F.
cr.
t.
A 31

C 34/2

3/4

Buques y Aviones enemigos Afectados.

"El imperio desnuda el golpe"

Reunión 7-ABR-83-tema: Información satelitaria disponible para el ENO. en el conflicto del Atlántico Sur.

"Porque no explotaban nuestras bombas"

Sistemas Especiales de Información
(Com. Nac. de Inv. Especiales)

"Der Spiegel" - N° 31 - 1982 - Inglaterra Operación Conclu

Dossier - Revista de Aeronáutica y Astronáutica - marzo 8
"La Guerra de las Malvinas"

centinela®
INDUSTRIA ARGENTINA

VELOZ

34/2A

12 may

Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 13 may informa una nave averiada leve.

-0-0-0-0-0-0-

21 may

MMC 518 COPERAER: 2 fragatas com impacto directo.

Parte Diario CENOPE: 2 buques varados en el estrecho de San Carlos
3 varados en la Bahía.

Diario de Guerra EMC: 4 fragatas destruídas y 4 fragatas averiadas
(2 x impacto cohetes 40 mm av. ARA - 08.45 hs.)

Parte Diario CAE: 3 fragatas destruídas y 4 fragatas averiadas.

Diario de Guerra TOAS: 08.53 hs. fragata averiada x 14 impactos cohetes (Av. MC 33 ARA)
12,00 hs. fragata 42 c/impacto bombas 1.000 lb. sin explotar en Bahía Ruiz Puente.
13.00 hs. fragata explosión por impacto directo de A4B FAA en estrecho San Carlos.
15,20 hs. fragta hundida por 2 impactos en estrecho San Carlos (A4Q ARA).

- Resumen:
2 buques hundidos - 3 ó más seriamente averiada

Diario de Guerra CAE: ICIA MLV: 2 fragatas con impacto directo.
Roa Darwin: 1 fragata con incendio hundiéndose,

Comunicados 71 y 72 del EMC: 3 fragatas averiadas.

Comunicado 74 EMC: 2 fragatas muy averiadas y 4 averiadas.

Comunicado Ministro Nott del 21 may: 5 fragatas averiadas, 2 en forma seria.

Comunicado Ministro Nott del 22 may: 3 fragatas averiadas y 1 con bomba en Sala de máúinas sin explotar.

Diario de Guerra 3ra. Batería: 2 barcos hundidos y 2 averiados.

Diario de Guerra Esc. VYCA MLV: 2 fragatas con impacto de bombas y cañones (Ella."Perro") (tengo sólo 1)

-0-0-0-0-0-0-

23 may

Diario de Guerra CAE: 1 buque portahelicópteros averiado

2

Parte Diario CAE: 3 buques averiados (tengo sólo 2)

Diario de Guerra FAS: 1 fragata humeando (Cual es?)

Diario de Guerra TOAS: 1 destructor clase "Country", daños probables (A4 Q)

-0-0-0-0-0-0-

24 may

Parte Nº 1 CAE: 1 fragata averiada (Cual es?)

Diario de Guerra TOAS: Otros buques con impacto bombas

-0-0-0-0-0-0-

25 may

Informe Final FAS:-Buque de transporte (no identificado) averiado probable -Ella "Marte" misión 1232 (M V)
-Fragata tipo 22 (no identificada) averiada probable -Ella "Vulcano" Misión 1236 (A4 B).
-Fragata (no identificada) averiado probable -Ella "Toro" Misión 1235 (A4 C).

-0-0-0-0-0-0-

26 may

Comunicado 93 EMC: 1 fragata no identificada - hundida
3 fragatas o destrctores seriamente averiados
1 trnasporte de gran desplazamiento seriamente ave
10 destructores o fragatas averiados.
1 buque no identifiacdo averiado

-0-0-0-0-0-0-0-

01 jun

Comunicado 115 EMC: 1 Destructor clase "Country" averiado
5/6 fragatas no identificadas con averías
2 buques de desembarco seriamente averiados

-0-0-0-0-0-0-

08 jun

Diario de Guerra Esc.VYCA MLV.: 14.10 hs. 4 av. A4 hacen impacto en un barco.

-0-0-0-0-0-0-

13 may

Diario de Guerra 3ra. Batería: 00.30 hs. 1 fragata aparentemente aver.
17.30 hs. 1 fragata con columna de humo por impacto directo de bomba.

-0-0-0-0-0-0-0-

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA	DAÑOS INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
BRILLIANT	Fragata 22 clase "Broadsword"	12 may 14.14	Averiada de consideración Bombas de 1.000 lb. Puerto Argentino	Ella. "Cuña" Ella. "ORo"	MMC 306 COAGUAMILVINA - Diario de Guerra EMC - Comunicado Nº 44 EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - (reconocido por G.B.)
~~BROADSWORD~~	Fragata 22 clase "Broadsword"	12 may 14.14	Averiada de consideración impacto bomba 1.000 lb. Puerto Argentino	Ella. "Cuña" Ella. "Oro"	MMC 306 COAGUAMILVINA - Diario de Guerra EMC - Comunicado Nº 44 EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - (reconocido por G.B.)
ARDENT	Fragata 21 Clase "Amazon"	21 may	Hundida comprobado San Carlos	Ella. "Libra" M V Misión 1194 Av. ARA?	Comunicado del Ministro Nott del 22 may - Informe Fin FAS - Comunicados Nº 72, 71, 74, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra FAS -
ANTRIM	Destructor tipo "County" Liviano	21 may	Averiado - comprobado San Carlos	Ella. "Cuña" M V Misión 1181 Av. ARA?	Informe Final FAS - Comunicados 71, 72, 74 y 115 EMC Diario de Guerra FAS - (recobocido por G.B.)
	Fragata 42	21 may	Averiada - comprobado San Carlos	Ella. "Zorro" M V Misión 1184	Informe Final FAS - Diario de Guerra FAS -
	Fragata 42	21 may	Averiada - comprobado San Carlos	Ella. "León" M V Misión 1183	Informe Final FAS - Diario de Guerra FAS
GLASGOW	~~Fragata~~ 42 Destructor tipo "Sheffield"	21 may ?	Averiada - comprobado Sab Carlos	Ella. "Mula" A4 B Misión 1198	MMC 50 COPERVALES 03 jun - Informe Final FAS - Comunicado Nº 130 EMC - Diario de Guerra FAS - (reconocido por G.B.
	Fragata 21 Clase "Leander	21 may	Averiada comprobado Bombas y cañones San Carlos	Ella. "Perro" M V Misión 1182	Informe Final FAS - Diario de Guerra Esc. VYCA MLV/...

5

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA	DAÑOS INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
	Fragata 21	21 may	Averiada - comprobado San Carlos	Ella. "Laucha" M V Misión 1199	Informe Final FAS - Diario de Guerra FAS -
	Fragata 21	21 may	Averiada - Comprobado San Carlos	Ellas. "Leo" y "Orion" A4 B Misión 1196/97	Informe Final FAS - Diario de Guerra FAS -
	Fragata 21	21 may	Averiada - comprobado San Carlos	Ella. "Cueca" M V Misión 1193	Informe Final FAS - Diario de Guerra FAS -
ARGONAUT	Fragata/21 tipo "Leander"	21 may	Averiada - explosión bomba comprobado San Carlos	A4 Q ARA FAA?	MMC 50 COPERVALES 03 jun - Comunicados Nº 115 y 130 EMC Informe Final FAS - Diario de Guerra FAS - (reconocido por G.B.)
ANTELOPE	Fragata 21 clase "Amazón"	23 may	Hundida comprobado San Carlos	Ella. "Nene" A4 B Misión 1211	Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 24 may Parte periódico CAE - Diario de Guerra CAE - Informe Final FAS - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra EMC - Comunicados Nº 93 y 115 EMC -
	Fragata 21 clase "Amazón"	23 may	Averiada - probable	A4 Q ARA A4 B?	Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 23 y 24 may - Parte periódico CAE - Mensaje 7772 Cdo. FAS - Diario de Guerra TOAS - Informe Final FAS - Comunicado Nº 84 EMC - Diario de Guerra CAE -
FEARLES	Buque Asalto Anfibio	21 may ?	Averiado San Carlos	FAA	////.... (reconocido por G.B.)

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA	DAÑOS INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
	Fragata 22	24 may	Averiada - MK 17 probable San Carlos	Ellas. "Chispa" y "Nene" A4 B Misión 1223/24	Diario de Guerra CAE - Informe Final Fas - Comunicado Nº 115 EMC -
	Fragata 42	24 may	Averiada MK 17 Probale San Carlos	Ella. "Jaguar" A4 C Misión 1230	MMC 585 J Base Ae.IX Br. - Diario de Guerra CAE - Informe Final FAS - Comunicado Nº 86 EMC -
CAMBERRA	Buque Transporte	24 may	Averiado - MK 17 probable San Carlos	Ella. "Azul" M V Misión 1225	MMC 585 J Base Ae. IX Br. - Diario de Guerra TOAS - Parte Nº 1 del 24 may CAE - Diario de Guerra CAE - Informe Final FAS - Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 25 may - Comunicados Nº 86 y 93 EMC -
COVENTRY	~~Fragata~~ 42 Destructor clase"Sheffield"	25 may	Hundido - Incendiado - Cñ 20 mm - Comprobado NW estrecho San Carlos-Bahía Elefante?	Ella. "Zeus" A4 B Misión 1237	Comunicados del Ministerio de Defensa Inglés del 25 y 26 may - Informe del Ministro Nott al Parlamento el 26 May - MMC 613 COPERVALES - Parte Nº 1 del 25 may CAE - Diario de Guerra Cae - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra EMC,- Comunicados Nº 88, 91, 92, 93 y 115 EMC -
BROADSWORD	Fragata 22 Clase "Broadsword"	25 may	Dañada - Cñ 20 mm - comprobado NW Estrecho San Carlos - Bahía Elefante?	Ella "Zeus" A4 B Misión 1237	Parte Nº 1 del 25 may CAE - Parte periódico CAE - Diario de Guerra CAE - Informe Final FAS - Diario de Guerra EMC - Comunicados Nº 88 y 115 EMC - (reconocido por G.B.)
ATLANTIC CONVEYOR	Buque Transporte - Portacontenedores	25 may	Muy averiada por 2 misiles Exocet - Comprobado - Se hunde el 31 may NE Estrecho San Carlos	Av. Super Etendart	Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 26 May - Informe del Ministro Nott al Parlamento el 26 may - Parte Nº 1 del 25 may CAE - Parte periódico CAE - MMC 613 COPERVALES - Diario de Guerra TOAS - Informe Final FAS - Comunicados Nº 88, 91, 92, 93 y 115 EMC -

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA	DAÑOS INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
	Petrolero	25 may	Hundido N Estrecho San Carlos	A4 C	
Buque no Identificado		27 may	averiado probable	artillería	
	Fragata	28 may	Averiada		Mensaje 244 Sec. ICIA MLV - Diario de Guerra EMC - Cominucados Nº 102 y 103 EMC -
INVENCIBLE	Portaviones	30 may 14.30	Dañado de consideración - Densa humareda - Alcanzado por 1 exocet y 3 bombas de 500 lb. (confirmado)?	Av. Super Etenddart Ella. "Zonda" A4 C Misión 1268	Parte Nº 2 del 30 may CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS - Diario de Guerra TOAS - Comunicados Nº 112, 115 y 118 EMC - Diario de Guerra 3ra. Batería -
SIR TRISTAN	~~Buque Desembarco~~ Buque de Apoyo Logístico	08 jun 11.30	Averiado comprobado - Incendiado - Destruído Fondeado - Bahía Agradable	Ellas. "Dogo" y "Mastín" A4 B Misiones 1289/90	Comunicados del Ministreio de Defensa Inglés del 08 y 09 jun - Informe del Ministro Nott a la Cámara de los Comunes del 10 jun - Mensaje 2044 Dest. Icia. MLV - Parte CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra EMC - Comunicados Nº 141 y 142 EMC -
SIR GALLAHAD	~~Buque Desembarco~~ Buque de Apoyo Logístico	08 jun 11.30	Averiado comprobado - Incendiado - Destruído - Hundido Bombas 1.000 lb - Bahía Agradable	Ellas. "Dogo" y "Mastín" A4 B Misión 1289/90	Comunicados del Ministerio de Defensa Inglés del 08 y 09 jun - Informe del Ministro Nott a la Cámara de los Comunes del 10 jun - Mensaje 2044 Dest. Icia MLV - Parte CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra EMC - Comunicados Nº 141 y 142 EMC -

//////.....

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA	DAÑOS INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
PLYMOUTH	Fragata 12. tipo "Rothesay	08 jun 11.30	Hundida comprobado Bahía Agradable	Ellas. "Perro" y "Gato" M V Misiones 1291/92	Comunicados del Misniterio de Defensa Inglés del 08 y 09 jun - Informe del Ministro Nott a la Cámara de los Comunes del 10 jun - Mensaje 2044 Dest. Icia Mlv. - Parte Dest. Icia 181 del 08 jun - Parte CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra EMC - Comunicados Nº 141 y 142 EMC -
	Lancha Desembarco liviana	08 jun 11.30	Seriamente averiada - Hundida 09 jun - Bahía Agradable	A4 y M V	Informe del Ministro Nott a la Cámara de los Comunes del 10 jun - Mensaje 2044 Dest. Icia MLV - Parte CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra EMC - Comunicados Nº 141 y 142 EMC -
	Fragata	08 jun	Averiada - probable	Artillería de Campaña	
HERCULES	Petrolero Buque Tanque	08 jun 13.50	Averiado grave	Av. Cuatrimotor C 130 - FAA	Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 08 jun y 09 jun - Parte CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra FAS*- Diario de Guerra EMC*- * Informan ataque no averías
GLAMORGAN	Destructor clase"Country" Liviano	11/12 jun noche	Dañado - Incendio y explosiones por impacto Exocet-Comprobado - Puerto Argentino	Misil Exocet disparado desde tierra por ARA M-38 ?	Comunicado del Ministro Nott del 13 jun - Mensaje 2153 Dest. Icia 181 - Informe Gob. Mil. Mlv. - Informe CAE - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra EMC - Comunicado Nº 152 EMC - Diario de Guerra 3raº Batería -
BRITISH WYE	Buque Tanque		Daños leves	FAA	

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA	DAÑOS INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
SIR LANCELOT	Buque Apoyo Logístico	08 jun ?	Dañado	FAA	(reconocido por G.B.)

10

01 may

Comunicados 1o y 11 EMC: 4 aviones Sea Harrier caídos mar adentro.

Comunicado Ministerio de Defensa Inglés del 02 may: 1 avión levemente dañado.

-0-0-0-0-0-0-0-

04 may

Diario de Guerra EMC: 1 avión caído al mar probable.

-0-0-0-0-0-0-0-

06 may

G.B. anuncia 2 Sea Harrier destruídos al colisionar en la niebla (°)

Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés: 2 Sea Harrier desaparecidos(°)

(°) Son los derribados el 4 en Darwin?)

Comunicado 27 EMC: 9 aviones Sea Harrier derribados a la fecha (hay 7

-0-0-0-0-0-0-0-

07 may

Comunicado Ministerio de Defensa Inglés: idem día 6.

-0-0-0-0-0-0-0-

24 may

Diario de Guerra EMC: 11.00 a 11.20 hs. 2 Helicópteros Sea King destruídos.
en San Carlos: 2 Helicópteros Sea King averiados.

-0-0-0-0-0-0-0-

27 may

Diario de Guerra 3ra. Batería: 1 avión averiado.

-0-0-0-0-0-0-0-

28 may

Informe Final FAS: 2 Sea Harrier derribados probables. (serán los del 30/5?)

BUQUES EN PUERTO AFECTADOS

[illegible]	TIPO	FECHA y HORA	[illegible] INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMAC
Helicóptero	Wessex 5	22 abr.	Cae a tierra - Georgias	condiciones climáticas	Cpmunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 17 Ma Comunicados Nº 93 y 115 EMC -
Helicóptero	Wessex 5	22 abr	Cae a tierra - Georgias	condiciones climáticas	Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 17 May - Comunicados Nº 93 y 115 EMC -
Helicóptero	Sea Kimg	23 abr	Cae al Mar		Comunicado del Misisterio de Defensa Inglés del 24 Ab Comunicado Nº 115 EMC -
Avión	Sea Harrier	01 may 08.40	Derribado comprobado Puerto Argentino (piloto muerto)	Artillería Antiaérea	Comunicados Nº 1, 2, 4, 10, 11, 14, 93 y 115 EMC - Parte de Guerra 113 EE 2098 Gob.Islas MLV. - Parte Telefónico JEOP - MMC 12 COGUARMADVINA - Diario de Guerra 3ra. Batería - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra TOAS - Parte Diario CAE - Diario de Guerr CAE - Diario de Guerra FAS - Informe F nal FAS -
Avión	Sea Harrier	01 may 08.40	Derribado comprobado Puerto Argentino (piloto prisionero	Artillería Antiaérea	Comunicados Nº 1, 2, 4, 10, 11, 14, 93 y 115 EMC - Parte Telefónico JEOP - MMC 12 COGUARMALVINA - Diario de Guerra 3ra. Batería - Diario de Guerra EMC - Diario de G erra TOAS - Parte Diario CAE - Diario d Guerra CAE - Diario de Guerra FAS - Informe Fianl FAS -
Avión	Sea Harrier	01 may 08.40	Averiado Comprobado Puerto Argentino	Artillería Antiaérea	Comunicados Nº 6, 11, 14 y 93 EMC - Diario de Guer EMC - Diario de Guerra 3ra. Batería - Diario de Gu rra TOAS - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS -

//..

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA		OBSERVACIONES	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
Avión	Sea Harrier	01 may	18.38	Derribado - no comprobado Puerto Argentino ¿cayó al mar?		Comunicados Nº 6, 10, 11, 14, 93 y 115 EMC - MMC 12 COGUARMALVINA - Diario de Guerra 3ra. Batería - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra TOAS - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra FAS
Avión	Harrier	01 may		Averiado - Derribado? ¿cayó al mar?		Comunicados Nº 11 y 115 EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE (Confirmado por ROA) - Diario de Guerra 3ra. Batería - Diario de Guerra FAS -
Helicóptero	Sea King	01 may		Derribado		Comunicados Nº 10, 11, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE -
Helicóptero	Sea King	01 may	15.20	Averiado confirmado Puerto Argentino Derribado?		Comunicados Nº 10, 11 y 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Informe Final FAS -
Avión	Harrier	04 may	13.00	Derribado comprobado Darwin - Base Cóndor (Piloto muerto identificado)	Artillería Antiaérea	Comunicado Ministerio de Defensa Inglés del 04 may - Comunicados Nº 22, 23, 93 y 115 EMC - SITREP 2 MMC 78COATLANSUR - MMC 60 CAGUALMIDVINAS - Parte Telefónico FAA - MMC 110 COGRUMILVINAS - Diario de Guerra 3ra. Batería - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra TOAS - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS - Informe Final BAM Cóndor -

///...

B U Q U E S [illegible] A F E C T A D O S

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA	DAÑOS INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
Avión	Harrier	04 may 13.00	Derribado comprobado Darwin - Base Cóndor	Artillería Antiaérea	Comunicados Nº 22, 23, 93 y 115 EMC - SITREP 2 MMC 7[illegible] COATLANSUR - MMC 60 COGUALMILVINAS - Parte Telefónic[illegible] FAA - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Dia rio de Guerra EMC - Diario de Guerra TOAS - Diario d Guerra FAS - Informe Final FAS - Informe Final BAM Cóndor -
Helicóptero	Sea King	12 may	Destruído Puerto Argentino (tripula ción recuperada)	Choque en vuelo con avión FAA	Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 12 [illegible] may - Comunicados Nº 44, 93 y 115 EMC - Diario de Gu rra EMC - Diario de Guerra TOAS -
Avión	Harrier	16 may 19.30	Averiado confirmado Puerto Argentino Estrecho San Carlos		Comunicados Ministerio de Defensa Inglés del 16 y 17 may - Comunicado Nº 93 EMC - MMC 398 COPERAER - Part Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra FAS -
Helicóptero	Sea King	18 may	Cae al mar (tripulación res catada)	Fallas? Meteorolo gía?	Comunicado Ministerio de Defensa Inglés del 18 may - Comunicado Nº 115 EMC -
Helicópteros (2)	Wessex	19 may	Perdidos	fallas mecánicas	Informado por G.B. - no figuran en Comunicados
Helicóptero	Sea King	19 may	Perdido	fallas mecánicas	Informado por G.B. - no figuran en Comunicados

////....

BUQUES EN AGUAS AFECTADOS

[illegible]	TIPO	FECHA y HORA	DAÑOS INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
Helicóptero	Sea King	19 may	Incendiado Punta Arenas (Chile)	Indendio intencional	Comunicado Ministerio de Defensa Inglés del 20 may - Comunicados Nº 67, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra TOAS - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS -
Helicóptero	Gazelle	21 may	Derribado San Carlos	Fuerzas terrestres Pucará?	Comunicado del Ministro Nott del 21 y 22 may - Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 23 may - Comunicados Nº 74, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra TOAS - Parte Diario CAE - Diario de Guerra 3ra. Batería - Informe Final FAS -
Helicóptero	Gazelle	21 may	Derribado San Carlos	Fuerzas terrestres	Comunicados del Ministro Nott del 21 y 22 may - Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 23 may - Comunicados 74, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra TOAS Parte Diario CAE - Informe Final FAS -
Helicóptero		21 may	Derribado San Carlos	Fuerzas terrestres	
Helicóptero	Sea King	21 may 08.30	Derribado - Cae al mar San Carlos	Avión ARA	Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 21 may - Mensale 130 Sec.Icia. MLV - Comunicados Nº 93 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Informe Final FAS -
Helicóptero	Sea King	21 may	Destruído comprobado		Comunicados Nº 93 y 115 EMC -

15

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA	DAÑOS INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
Helicóptero	Sea King	21 may	Destruído comprobado		Comunicados Nº 93 y 115 EMC -
Helicóptero	Sea King	21 may	Averiado comprobado		Comunicado N? 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Parte Diario CAE - Informe Final FAS -
Helicóptero	Sea King	21 may	Averiado comprobado		Comunicado Nº 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Parte Diario CAE - Informe Final FAS -
Avión	Harrier	21 may 09.58	Derribado Canal San Carlos - Darwin	Defensa Antiaérea SAM 7 ?	Comunicado del Ministro Nott del 22 may - Comunicados del Ministerio de Defensa Inglés del 21 y 23 may - Comunicado del Jefe del EMC Inglés del 22 may - MMC 506 Sec.Icia.MLV - Parte Telefónico JEIN - Comunicado Nº 69, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra FAS - Informe Final BAM Cóndor -
Avión	Sea Harrier	21 may 09.42	Derribado comprobado Puerto Howard (piloto prisionero)	Blow Pipe	MMC 533COAGUMILVINA - MMC 518 COPERAER - Comunicados Nº 73, 84, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra 3ra. Batería - Parte Diario CAE - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS - Informe Final BAM Cóndor -
Avión	Sea Harrier	21 may 14.56	Derribado - no comprobado Puerto Howard	M V - cañones?	Comunicados Nº 93 y 115 EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra-3ra. Batería - Informe Final BAM Cóndor - Informe Final FAS -

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

	TIPO	FECHA y HORA			PRODUCIDO POR	CONFIRMACION
Avión	Sea Harrier	21 may		Derribado - no comprobado Canal San Carlos	Blow Pipe - Cia. de Cob.601	Comunicados Nº 74, 93 y 115 EMC - Informe Final BAM Cóndor - Informe Final FAS
Avión	Sea Harrier	21 may	13.50	Averiado comprobado Puerto Howard	Artillería Antiaérea Ejército Blow Pipe?	Comunicados Nº 74 y 93 EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra TOAS - Informe Final BAM Cóndor - Informe Final FAS -
Avión	Sea Harrier	22 may	08.26	Derribado - no confirmado Seno Choiseaul	P.N.A. Ametralladora 12,7	Comunicados Nº 90, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra CAE - Informe Final FAS - Informe Final PNA -
Avión	Sea Harrier	22 may	14.30	Derribado Darwin	Artillería Antiaérea	MMC 544 Gob.Mil.MLV. - Mensaje 155 Sec.Icia.MLV. - Comunicados Nº 78, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra 3ra. Batería - Diario de Guerra TOAS - Informe Final FAS -
Avión	Sea Harrier	23 may	13.00	Derribado - probable Puerto Howard	M V - Combate aéreo	Comunicado 93 EMC - Informe Final FAS -
Avión	Harrier	24 may	09.35	Derribado Aeropuerto Puerto Argentino	Misil	Mensaje 179 Sec.Icia. MLV. - Comunicados Nº 85, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra FAS
Avión	Sea Harrier	23 may	14.17	Derribado comprobado	Défensas Británicas	Comunicados Nº 93 y 115 EMC - Informe Final FAS - Diario de Guerra Toas - Diario de Guerra CAE -

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA	DATOS INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
Avión	Sea Harrier	24 may	14.17 Derribado comprobado San Carlos	Roland	MMC 585 J.Base Ae. IX Br. - Comunicados Nº 86, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra 3ra. Batería - Diario de Guerra TOAS - Informe Final FAS -
Avión	Harrier	25 may	17.15 Derribado comprobado Puerto Argentino	Artillería Antiaérea	Comunicados Nº 87 y 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra 3ra. Batería - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra FAS - Informe FInal FAS -
Avión	Harrier	25 may	12.10 Derribado comprobado Aeropuerto Puerto Argentino	Artillería Antiaérea	Comunicados Nº 87, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra 3ra. Batería - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS -
Avión	Harrier	25 may	12.10 Derribado comprobado Aeropuerto Puerto Argentino	Artillería Antiaérea	Comunicados Nº 87, 93 y 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS -
Helicópteros (12)	Wessex	25 may	Perdidos en el hundimiento del Atlantic Conveyor		
Helicópteros (2)	Chinook	25 may	Perdidos en el hundimiento del Atlantic Conveyor		

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

[illegible]	TIPO	FECHA y HORA	[illegible] INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
Helicóptero	Sea King	25 may	Derribado	Fuego Infantería	Comunicados Nº 93, 85 y 115 EMC -
Helicóptero	Sea King	25 may	Derribado	Fuego Infantería	Comunicados Nº 93, 95 y 115 EMC -
Helicóptero	Sea King	25 may	Averiado	Fuego Infantería	Comunicados Nº 95 y 115 EMC -
Helicóptero	Sea King	25 may	Averiado	Fuego Infantería	Comunicados Nº 95 y 115 EMC -
Avión	Sea Harrier	26 may 17.10	Derribado comprobado	Defensa Antiaérea propia	Comunicados 93 y 115 EMC -
Avión	Harrier	27 may 13.50	Derribado comprobado Darwin	Defensa Antiaérea 20 mm	Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 28 may - Comunicados Nº 98 y 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Parte D ario CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra 3ra. Batería - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS - Informe Final BAM Cóndor -
Helicóptero	Sea King	28 may 09.30	Derribado comprobado N Goose Green- Darwin	Av. Pucará Misiles?	Mensaje 244 Sec.Icia.MLV. - Comunicados Nº 103 y 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra CAE - Informe Final BAM Cóndor - Informe Final FAS -

19

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA		BUQUES INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
Helicóptero	Sea King	28 may	09.30	Averiado comprobado N.Goose Green - Darwin	Av. Pucará Misiles?	Mensaje 244 Sec.Icia.MLV. - Comunicados Nº 103 y 115 EMC - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra CAE - Informe Final BAM Cóndor - Informe Final FAS -
Hwlicóptero	Scout	28 may		Derribado Darwin		Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 30 ma Comunicado Nº 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Inform Fianl BAM Cóndor -
Avión	Sea Harrier	30 may	11.56	Derribado Puerto Argentino	Defensa Antiaérea	Comunicados Nº 110 y 115 EMC -
Avión	Sea Harrier	30 may	11.56	Derribado Puerto Argentino	Defensa Antiaérea	Comunicados Nº 110 y 115 EMC -
Avión	Harrier	30 may	12.40	Derribado Oeste Dos Hermanas	Defensa Antiaérea	Parte Nº 264 Gob.Mil.MLV. - Comunicados Nº 110 y 115 EMC - Diario de Guerra EMC -
Avión	Harrier	31 may	11.56	Derribado confirmado Aeropuerto	Artillería Antiaérea	Comunicado Nº 115 EMC - Diario de Guerra EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerr 3ra. Batería - Diario de Guerra TOAS - Informe Fina FAS -
Avión	Harrier	31 may	11.56	Derribado confirmado Aeropuerto	Artillería Antiaérea	Mensaje Nº 269 Gob.Mil.MLV. - Comunicado Nº 115 EMC Diario de Guerra 3ra. Batería - Informe Final FAS -

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

[illegible]	TIPO	FECHA y HORA	[illegible] INFRINGIDOS	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
Avión	Harrier	31 may	Averiado - no confirmado		Diario de Guerra 3ra. Batería -
Avión	Harrier	31 may	Averiado - no confirmado		Diario de Guerra 3ra. Batería -
Avión	Sea Harrier	01 jun 14.45	Derribado comprobado Puerto Argentino	Defensa Antiaérea Misil Roland	Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 02 jun - MMC 13 CEOPECON - Comunicado Nº 119 EMC - Diario de Guerra EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra CAE - Diario de Guerra TOAS - Diario de Guerra FAS - Informe Final FAS -
Avión	Sea Harrier	01 jun 15.30	Derribado Puerto Argentino	Defensa Antiaérea	Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 02 juh - Parte Telefónico CAE - Parte Diario CAE - Diario de Guerra FAS -
Helicóptero	Gazelle	05 jun?	Se estrelló Isla Soledad		Comunicado del Ministerio de Defensa Inglés del 07 juh -
Avión	Harrier	07 jun 16.30	Derribado Puerto Argentino	Defensas Antiaéreas BIM V armas livianas?	Mensaje 2027 Dest.Icia. 181 - Comunicado Nº 139 EMC Diario de Guerra EMC - Parte Diario CAE - Diario de Geerra CAE - Diario de Guerra TOAS -
Avión	Harrier	09 jun 11.10	Derribado Probable Puerto Argentino	Artillería Antiaérea - BIM 3	Comunicado Nº 144 EMC - Parte Diario CENOPE - Diario de Guerra EMC - Parte Diario CAE - Diario de Guerra Toas - Informe Final FAS -

BUQUES ENEMIGOS AFECTADOS

NOMBRE	TIPO	FECHA y HORA	DAÑOS / INFRACCIONES	PRODUCIDO POR	CONFIRMACIONES
Avión	Harrier	10 jun	Derribado - probable	Misil Eno.	
Avión	Harrier	11 jun 11.00	Derribado - probable Oeste de Dos Hermanas	Batería Antiaérea	
Avión	Harrier	12 jun	Derribado - probable Wireless Ridge		Comunicado Nº 154 EMC - Diario de Guerra EMC -
Avión	Harrier	12 jun noche	Averiado		Comunicado Nº 154 EMC -
Avión	Harrier	12 jun noche	Derribado		Comunicado Nº 154 EMC -
Helicóptero		13 jun	Averiado - Destruído?	Ataque FAA	Parte Nº 1 CAE - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra FAS -
Helicóptero		13 jun	Averiado - Destruído?	Ataque FAA	Parte Nº 1 CAE - Diario de Guerra EMC - Diario de Guerra FAS -

23

SECRETO

C34/2B

O.E.N° 7/83

EL IMPERIO DEVUELVE EL GOLPE

Me uno a otros honorables miembros para felicitar a las fuerzas armadas por la pericia con la que liberaron a las Georgias del Sur.

JULIAN AMERY, MP, abril de 1982

Nos comprometimos en una terrible serie de sucesos en los que en cierto modo influyó la divina providencia.

Diario del mayor GUY SHERIDAN
Comando 42, abril de 1982

Mientras tanto, durante aquéllas semanas de abril durante las cuales falló la diplomacia, la fuerza de tareas británica navegaba inexorablemente hacia el Sud. El 9 de abril, durante su tercer día en el FEARLESS, el brigadier Julian Thompson, comandante de la 3 Brigada de Comando, había comenzado a ubicarse en la situación. Pero las condiciones para él y su grupo de oficiales seguían estando lejos de ser confortables. Si bien Thompson tenía un camarote para él, algunos de sus colegas eran menos afortunados. Según se argumentaba, los cuatro hombres más importantes de la brigada en esta etapa eran los que constituían el grupo "R" ("R" por reconocimiento) que debían preparar los planes de la brigada para el desembarco en Malvinas: el teniente coronel Mike Holroyd_Smith, y los mayores Rod Macdonald, David Baldwin y John Chester. Estos fueron comprimidos en una diminuta cabina y Thompson contribuía al caos entrando a intervalos frecuentes para ver como andaban los

cosas. El hotel que [illegible] de [illegible] alojamiento fue el [illegible] en un [illegible] de [illegible] a la [illegible] del hotel, desparramando cartas sobre la mesa de la [illegible] debajo de ella una bolsa de dormir. La crisis en materia de espacio disminuyó cuando se le concedió al grupo la sala de conferencias del BARLEY para sus reuniones. Los históricos antecedentes eran auspiciosos. Fue aquí donde Harold Wilson se reunió con el Primer Ministro de Rhodesia Ian Smith para mantener las [illegible] finalmente [illegible] conversaciones después de la declaración unilateral de independencia de Rhodesia, en 1965.

El 10 de abril, el grupo "[illegible]" recibió sus primeras instrucciones formales desde Northwood, cuartel general del grupo de tareas. Se les impartió las instrucciones y según [illegible] un oficial se les ordenó: "por favor elaboren un plan para sacar a los argentinos de las [illegible] del Sur y de Malvinas". [illegible] debían hacerlo rápidamente, porque [illegible] el gabinete bélico temía [illegible] lo que un ministro denominó "el síndrome de Suez", según el cual la opinión política en Gran Bretaña se dividiría y la [illegible] de la fuerza de tareas caería. Ese ministro explicó posteriormente: "Tenemos que hacer algo pronto para demostrar lo que entendemos por negocio, tanto a nivel internacional como para el pueblo británico".

Fue de acuerdo con esto que los planificadores del grupo "R" consideraron el ataque inicial a Georgias del Sud. Era en lo que más habían pensado y lo que más les gustaba como primer objetivo; Georgias del Sud podría proporcionarles una base segura más allá del alcance de la fuerza aérea argentina para tomar las Islas Malvinas propiamente dichas; y ofrecería a la fuerza de tareas un amarradero protegido para el reabastecimiento de combustible y para la realización de tareas de mantenimiento. Ello le brindaría a los políticos el rápido éxito que ellos evidentemente querían. En consecuencia, y decisivamente, calmaría las principales ansiedades del grupo "R" proporcionándole "más tiempo" militar para planificar el asalto principal: tiempo, y sobre todo, para obtener datos de inteligencia y para establecer la superioridad aérea. El caso era compulsivo: las Georgias del Sud debían ser atacadas en primer lugar. El grupo "R" llegó rápidamente a otra conclusión: Querían ser ellos mismos los que realizasen la operación.

Era el gancho, existían grupos rivales precisamente con las mismas ambiciones. Uno de ellos, a bordo del FEARLESS, era el ambicioso grupo del comodoro Michael Clapp. Si bien, su misión era simplemente emplazar los botes de asalto para llevar a los infantes de marina a tierra, también querían participar en las acciones de Georgias del Sud. Clapp había puesto manos a la obra con total entusiasmo, e incluso leía biografías de Ernest Shackleton, explo-

rador sepultado en la isla. El 11 de abril, el grupo "R" se reunió con el grupo de Clapp, y efectuó un ataque preventivo presentando planes por "escritos" para un asalto. Los marinos fueron evidentemente tomados por sorpresa. "La reunión fue tensa" dijo posteriormente un participante. "El estado mayor de Clapp sentía que estaban siendo presionados -y lo estaban". Por fin, John Chester perteneciente al grupo "R" se reunió con el grupo naval y aportó sus ideas a los planes de los infantes de marina -una oportuna jugada diplomática.

Esto hizo abandonar el plan del Northwood, al cual se le había dado el desdichado nombre del pájaro tropical "Paraquet" (cotorrita). En él se consideraba que el ataque a las Georgias del Sud se dejaría a la Compañía "M" del Comando 42, dirigida por el mayor Guy Sheridan. Thompson pudo objetar esto dado que había sido la Compañía "M" la que él le había recomendado al general Moore antes de partir de Inglaterra, como la mejor unidad para realizar el trabajo. ¿Pero podrían hacerlo realmente los 110 hombre de Sheridan? ¿Sabía alguien cuántos argentinos había en Georgias del Sud? Se habían recibido informes de que C130 sobrevolaban el área, posiblemente llevando refuerzos; incluso se hablaba de un yate misterioso que podría haber puesto en el área fuerzas especiales argentinas. Eran firmes argumentos militares, si bien meramente especulativos, aunque sostenidos con honestidad. Pero se superponían con sentimientos comunes a la mayoría del grupo "R", como lo reve-

ló posteriormente uno de sus miembros cándidamente: "Para decirlo lisa y llanamente, queríamos ser los primeros en desembarcar".

Hacia el final, Thompson y el grupo "R" efectuaron una desvergonzada campaña, por telex y radioteléfono, cabildeaban con Northwood, con el comandante de la fuerza de tareas, contraalmirante Sandy Woodward a bordo del HERMES y con sus respectivos jefes de unidad. Sus argumentos alcanzaron alturas impredecibles; si el grupo de Sheridan fracasaba, sería desastroso para la fuerza de tareas; los políticos podrían verse en dificultades; debería cancelarse toda la operación. Al mismo tiempo desacreditaban el plan Northwood, denominándolo no "Paraquet", si no con la denominación del veneno industrial "Paraquat". Un día llegó incluso una advertencia a Northwood que decía: "Destruyamos a "Paraquat" antes de que nos destruya a nosotros".

El problema -o así lo creía Thompson- debía ser resuelto cuando la vanguardia de la fuerza de tareas llegase a Ascensión, donde estaba programada para el 16 y el 17 de abril, una conferencia de las dos partes. El 15 de abril, el grupo "R" completó un documento de cuarenta y seis páginas, con once apéndices titulado "Apreciación de la Situación en Malvinas". Constituyó la presentación hecha por el grupo "R" de su operación destinada a tomar tanto a Georgias del Sud como al grupo principal de Malvinas. Pero Thompson defendía a sus hombres. Incluso si Sheridan atacase en primer lugar las Georgias del Sud, el grupo "R" querría también

participar. Thompson aún quería usar las Georgias como base para el primer asalto a las Malvinas: dando a sus hombres "breves períodos de intenso adiestramiento", lanzando incursiones a las islas principales, y concediendo más tiempo para recopilar inteligencia y destruir a la fuerza aérea argentina.

La Conferencia durante la cual, en teoría se decidirían estos asuntos, debía realizarse en la sala de conferencias del FEARLESS. Uno de los primeros en llegar esa mañana, transportado en helicóptero desde el HERMES, fue el comandante de la flota, Sandy Woodward. De cincuenta años de edad, hijo del administrador de un banco de Cornuales, Woodward daba a veces la impresión de estar sorprendido por encontrarse en esa destacada posición. "Soy una persona común que vive en los suburbios", señalaba. "No me veo como el militar duro, con ojos de halcón y nariz afilada, que lleva a una flota de combate a los anales de la historia". Demostró su inexperiencia política cuando le dijo a los cronistas de la fuerza de tareas que la campaña iba a ser un "paseo", siendo instruído por el Whitehall, cuarenta y ocho horas más tarde de que "aclarase" sus observaciones. Con sinceridad, él había estado cumpliendo una tarea administrativa durante tres años cuando se inició la crisis; y ser metido en una guerra debe haberle provocado cierta sorpresa a un hombre que entre sus entretenimientos se encontraban manejar una lancha, esquiar y coleccionar estampillas. La llegada de Woodward constituyó la primera vez en que el grupo

"R" se encontró con él en persona, no habían recurrido a él. Durante el desarrollo de la conferencia un participante lo juzgó "muy dinámico, muy impaciente, ansioso por cumplir la tarea que tenía en sus manos, pero incapaz de relajarse y sentarse para absorber la información que se le proporcionaba de todos lados". Otro, menos impresionado aún, lo consideró "desesperadamente arrogante y argumentador". Un tercero describió la atmósfera como "congelante"

Estos duros juicios reflejaron en parte el poco adelanto que el grupo "R" logró al efectuar sus reclamaciones. Sobre los temores que tenían respecto a la cobertura aérea, Woodward respondió displicentemente: "No me agobien con la superioridad aérea" (No era que hiciese caso omiso de la amenaza aérea, juzgaba que era su tarea considerarla). A los militares les pareció obsesionad con su propia propuesta de establecer una pista de aterrizaje en Port North en la Isla Soledad para cazas Phantom y aviones de transporte C130. Al finalizar el primer día lo más que el grupo "R" pudo lograr fue que su propio plan no hubiese sido rechazado de plano.

El 17 de abril trajo aparejado una marcada mejora. Esta vez, Thompson y su grupo se reunió con Sir John Fieldhouse, que había realizado el vuelo de cuatro mil millas desde Northwood. Su presencia logró derretir en algo el hielo del primer día. En lugar del improductivo Woodward, el grupo "R" encontró a alguien que escuchaba con simpatía sus esperanzas y temores. Un participantes

escribió en su diario: "Mi impresión sobre Fieldhouse es de primera. Es muy tranquilo pero su seriedad da a la instrucción cierta sensación de confianza". Alentó al grupo "R" destacando la necesidad política de una acción rápida; el gobierno necesitaba "un resultado". Solviantado por sus propios argumentos, Thompson presionó con el caso de Georgias del Sud. Habló de Gallipoli y Dieppe, y dijo que quería que sus hombres realizasen "una pequeña práctica" antes del asalto en gran escala. Fieldhouse dijo que lo entendía. Ofreció proporcionar otro escuadrón de zapadores, emprendió la tarea de asegurarse mayor cantidad de helicópteros de la RAF, e incluso insinuó que podría estar llegando otra brigada. Como lo reconoció posteriormente el grupo "R", Fieldhouse había mostrado un desempeño magistral que los hizo pensar que sus problemas habían sido entendidos. Sirvió también para ovadir un elemento de información. Se había tomado ya la decisión respecto a Georgias del Sud, y Sheridan y sus hombres fueron bien encaminados.

Sheridan se había estado preparando para Georgias del Sud desde el momento en que él y los 110 hombres de la Compañía "M" habían sido destacados de la fuerza de tareas principal antes de su partida el Viernes Santo, 9 de abril. Sheridan -como lo había señalado con tanta claridad- constituyó una excelente elección como comandante. Si bien tiene cuarenta y dos años aún se lo considera un poco impulsivo, con una formidable experiencia que le permite prepararse para el inhóspito terreno de Georgias del Sud.

Experimentado explorador ártico y montañista, ha dirigido trenes de esquiadores en el Himalaya y estableció records para el ejército en esquí a campo traviesa en Noruega. El general de división Moore instruyó a Sheridan en Hampare House, Plymouth, el 2 de abr diciéndole que las Georgias del Sud eran consideradas una "opción rápida, fácil y atractiva". Le advirtió que la operación podía no realizarse, si la crisis tenía un final político, y todos los preparativos debían realizarse en el máximo secreto. Sheridan tendría con él a los 110 hombres de la Compañía "M", junto con sesenta hombres aproximadamente del SAS y su más secreta contrapartida transportada por mar, la Escuadrilla Especial de Embarcaciones, todo bajo su comando. Sheridan tuvo tiempo justo para sacarse los esquíes y su ropa de camuflaje ártico antes de volar a Ascensión el 9 de abril. Dos horas después de su arribo, el grupo de invasión se embarcó en tres buques; el buque tanque FIDESPRING de la Flota Auxiliar Real o RFA; el destructor de la clase County HMS ANTRIM y el sufrido ENDURANCE.

Cuando, exáctamente dos semanas más tarde, el gobierno británico anunció que las Georgias del Sud habían sido recapturadas, dijo implícitamente que la operación había sido rápida. El 26 de abril, Thatcher se refirió admirada en los Comunes a la "capacidad profesional" con que se había realizado. La tarde anterior se la había visto eufórica, cuando rechazó las preguntas de los reporteros en Downing Street diciendo: "Sólo alegrémonos con las

noticias y felicitemos a nuestras fuerzas y a los infantes de marina... Alegrémonos, alegrémonos". La prensa matutina reflejaba la canción. "Cockleshell Heroes" decía "The Daily Telegraph" del SAS y SBS, evocando la película británica sobre una explosión similar producida durante la Segunda Guerra Mundial. El "Daily Star" decía en sus titulares: "Victoria: Los Infantes de Marina de Fuego Rápido capturaron la Isla de los Pingüinos".

La retórica de los políticos y de la prensa estaba encontrada con la realidad, por supuesto. Las operaciones militares especialmente al estallar las guerras, se ven frecuentemente afectadas por las indecisiones, las confusiones, los errores humanos, las fallas tecnológicas y las vicisitudes. Se ven por lo común compensadas por la bravura y una cabal mentalidad sanguinaria. La toma de las Georgias del Sud no fue una excepción.

El 14 de abril, el mayor Sheridan aconsejó al comandante del ANTRIM, Brian Young, efectuar una detallada planificación para tomar Georgias del Sud. Al día siguiente un avión de reconocimiento Nimrod lanzó órdenes escritas instruyendo a Sheridan y a Young a ir adelante. El plan era que patrullas encubiertas del SAS y SBS se trasladaran a tierra, desde el ANTRIM y el ENDURANCE, para efectuar un reconocimiento del potencial y el despliegue de los argentinos en Grytviken y Leith. Entonces la fuerza de desembarco principal de infantes de marina, esperando a doscientas millas en el TIDESPRING más allá del alcance de los aviones y de los submarinos

argentinos, montarían su ataque. Las cosas no anduvieron bien ese día.

El miércoles, 21 de abril, el ANTRIM se acercó con mucha precauciones a Georgias del Sud, siendo visibles sus montañas coronadas por los glaciares a diez millas de distancia a través de las ráfagas de nieve y de la mar gruesa. Muy poco propicio, pensó Sheridan. Alrededor de las 7 de la mañana hora local, tres patrullas de SAS constituidas por cuatro hombres cada una, cargados con enormes mochilas y obstaculizantes dispositivos de armas, partieron de la cubierta de vuelo en dos helicópteros Wessex. Su comandante era un capitán de veintinueve años de edad, el capitán John Hamilt (Si bien hemos respetado en general el pedido que se nos hizo de no revelar los nombres de los oficiales del SAS, la razón de esta excepción quedará más adelante aclarada). El propósito de Hamiltón era desembarcar a sus hombres en el inhóspito glaciar Fortuna, a veinte millas de Grytviken. Al seleccionar esa zona de desembarco, Hamilton estaba rechazando cierto asesoramiento experimentado. Durante las tres semanas de ocupación argentina, trece miembros del grupo de Relevamiento Antártico Británico permanecieron ocultos en Georgias del Sud, sufriendo de aburrimiento, hambre e indecisión respecto a lo que tenían que hacer. (Los otros miembros habían sido evacuados de Grytviken inmediatamente después de la invasión argentina). Hamilton recogió a uno de los científicos con helicóptero para ver qué información podía ofrecerles, y el científico se opuso

firmemente al desembarco en el Glaciar Fortuna. Hamiltón decidió continuar con la idea ("Somos miembros del SAS, podemos caminar en el agua", fue lo que dijo posteriormente un científico británico refiriéndose a la actitud de Hamiltón).

En cuarenta y cinco minutos, Hamilton y sus hombres estaban de regreso en el ANTRIM. En la nieve de deriva, que amenazó convertirse en un "tiempo láctea ártica" total, los pilotos no habían podido encontrar los lugares de aterrizaje. A las 8.10 de la mañana los pilotos volvieron a intentarlo y esta vez tuvieron éxito. El tiempo empeoró rápidamente: Sheridan observaba temblando mientras el barómetro registraba una caída formidable de 990 a 970 en una hora, mientras soplaban vientos de 75 nudos, que castigaron al ANTRIM toda la noche.

En la mañana, lo que estaba destinado a ser el preludio de la toma de las Georgias del Sud se convirtió en una desesperad operación de rescate. A las 8 de la mañana, Hamilton irradió un urgente pedido de ayuda. Después de una noche en el glaciar, con vientos que soplaban a cien nudos por hora, él y sus hombres se encontraban en una situación peligrosa, con principio de congelamiento e inminente hipotermia, y debieron ser retirados inmediatamente. Dos Wessex 5 y un Wessex 3 decolaron inmediatamente, pero no pudieron encontrar a Hamilton y regresaron al ANTRIM para reabastecerse de combustible. Cuando lo volvieron a intentar les fue aún peor. Localizaron a los hombres del SAS y los llevaron a bordo

Pero al decolar un Wessex 5 se estrelló, sin que se produjesen milagrosamente bajas. Los hombres fueron redistribuidos entre los otros dos helicópteros; luego el segundo Wessex 5 también se estrelló. El resto de los Wessex llegaron al ANTRIM intactos para dar el terrible informe. Quedaban ahora diecisiete hombres -trece de SAS, cuatro tripulantes de helicópteros- en el glaciar, que morirían irremediablemente si no podían ser rescatados antes de la caída de la noche. Cuando el Wessex 3 volvió a dirigirse al glaciar esa misma tarde, los desesperanzados observadores que quedaban en el ANTRIM creyeron, según las palabras de uno de ellos, "de que existían pocas posibilidades de que alguno volviese con vida".

Gracias a una extraordinaria demostración de vuelo del piloto del Wessex 3, capitán de corbeta Ian Stanley, los diecisiete hombres sobrevivieron. Cuando Stanley volvió a aterrizar en el glaciar una vez más, calculó que el tiempo espantoso y la caída de la noche impedirían que pudiese realizar otro vuelo. Esta era su única oportunidad. La capacidad de un Wessex 3 es de aproximadamente cinco hombres, pero Stanley y su navegante, el teniente Chris Parry, comprimieron a los diecisiete a bordo. Decolaron con éxito y pusieron rumbo al ANTRIM, castigado y moviéndose en el rugiente mar. Normalmente, los helicópteros que efectúan aterrizajes en buque en el mar efectúan vuelos estacionarios sobre una banda y luego se deslizan hacia adentro suavemente. Este no era el momento o el lugar para efectuar maniobras de manual. Stanley estrelló sim-

elemente el helicóptero en la atestada cubierta. Pero los diecis
te hombres, si bien conmocionados y muy helados, estaban vivos
habiendo sufrido sólo magulladuras y cortes. Sheridan, que ll
vó un diario durante la operación, escribió esa noche que debía
haber intervenido la "divina providencia". También reconoció el
papel desempeñado en el proceso por el capitán de corbeta Stanley
"¡Qué sorprendente y buen piloto es Ian Stanley"! (Si bien Stanle
fue uno de los pilotos a los que posteriormente se le otorgó la
DSO por sus intervenciones en las operaciones de Georgias del Sud,
cuando los informes referidos a los accidentes de helicópteros
llegaron al Ministerio de Defensa produjeron profundo pesimismo, y
todas las noticias referidas a dicho accidente -como veremos- fue-
ron rigurosamente suprimidas).

Lo desagradable seguía siendo que la operación había
avanzado muy poco desde que había comenzado. Dos helicópteros y
la cantidad de equipo que quedaron el el glaciar marcaron la inter
vención del SAS y a dos escuadrillas del SBS, puestos en tierra po
el ENDURANCE, no les fue mejor. Habían sido establecidos a diez
millas al sudeste de Grytviken, intentando cruzar la Bahía inter-
media de Cumberland Oriental en embarcaciones inflables Gemini.
El primer intento fue desbaratado por los vientos que habían puest
en peligro al SAS; el segundo llegó casi a ser un desastre cuando
los hielos flotantes perforaron sus embarcaciones. Ellos también
fueron retirados por medio de helicópteros regresando al ENDURANCE

el 23 de abril.

Ese día, el SAS volvió a intentarlo. Esta vez se trasla dáron a tierra en Gemmis, apuntando a la Bahía Stromness, entre Grytviken y Leith. La mala suerte volvió a golpear: de los cinco motores fuera de borda de las Geminis sólo dos funcionaban. El SAS formó dos convoyes, uno de tres embarcaciones, el otro de dos. A mitad de camino a tierra, la Geminis que avanzaba a la cabeza del convoy de dos se estrelló también, siendo motivo de que las dos quedaran a la deriva en el mar. Si bien las otras tres llegaro a la costa, el ANTRIM tenía aún que realizar otro rescate. Una de las embarcaciones a la deriva fue encontrada después de una búsqueda de siete horas por el infatigable Stanley, que no había querido darla por perdida. La otra fue vista en tierra en el punto nordeste de la Bahía Stromness, el último lugar de desembarco posible ante la vastedad del Atlántico Sud. Perdidos virtualmente todos sus abastecimientos y equipos, los tres hombres que llevaba a bordo sobrevivieron cinco días en el manto de hielo antes de dirigirse a Leith el día de la rendición de los argentinos.

No podía pensarse que los jefes navales y militares en Northwood y en el HERMES escuchasen el relato de estas catástrofes con ecuanimidad. Por el contrario, el mayor Sheridan era llamado a través del "pedwlar" - el enlace radial satélite libre de la interceptación argentina -cada vez con mayor frecuencia para pregun

tarle que "demonios estaba pasando". Northwood y el HERMES transmitían también sus propias ansiedades, que nada contribuían a la tranquilidad del capitán Young del ANTRIM. Aviones C130 efectuaba vuelos de reconocimiento desde la Argentina y había informes sobre la cercanía de un submarino. A medianoche el capitán Young estaba lo suficientemente impresionado como para llegar a la conclusión que debía retirarse para proteger al ANTRIM -y para Sheridan la invasión a las Georgias del Sud parecía más lejana que nunca.

Constituye una ironía que haya sido el submarino argentino el que, según se informó, haya puesto fin a las frustraciones de Sheridan y provocase la caída de las Georgias del Sud -si bien en ese momento parecía imposible. El sábado 24 de abril, Sheridan fue sometido a mayor presión, a través del "growler" para que "hiciese algo"; se negó puesto que el SAS todavía no podía suministrar ningún dato de inteligencia respecto a las fuerzas argentinas defensoras; la marina, mientras tanto, estaba cada vez más preocupada con el submarino argentino y a primeras horas del 25 de abril pasó a la ofensiva. A las 6,30 horas de la mañana, un helicóptero Wessex 3 del ANTRIM encontró al SANTA FE, un submarino diesel de la Segunda Guerra Mundial que había pertenecido a Estados Unidos, navegando en superficie sin importarle aparentemente lo que estaba sucediendo en Grytviken, y le lanzó cargas de profundidad, que parecieron ocasionarle importantes averías. A las 7 de la mañana helicópteros Lynx de la fragata HMS BRILLIANT y Wasps del ENDURANCE

renovaron el ataque. Lanzaron misiles Sea Skuas, que atravesaron aparentemente el SANTA FE sin explotar, si bien le volaron las piernas por debajo de las rodillas a un artillero argentino. El averiado SANTA FE llegó al puerto King Edward, junto a Grytviken, donde amarró con una pronunciada escora y derrame de petróleo.

Con la sensación de que se iba perdiendo rápidamente el control de los acontecimientos, Sheridan decidió que había llegado el momento de montar su ataque. Su principal fuerza de desembarco estaba todavía a doscientas millas de distancia en el TIDESPRING, de manera que reunió a todos los hombres que pudo en el ANTRIM: con el resto de las fuerzas del SAS y SBS, y un puñado de infantes de marina, pudo juntar setenta y cinco hombres. Como esto constituyó alrededor de la mitad de la oposición que se esperaba supo que era una jugada; pero sus hombres, con sus caras pintadas de negro, las municiones erizándoles los bolsillos, estaban ansiosos por entrar en acción. Transcurrieron tres frustrantes horas mientras la marina, aparentemente ignorante de las necesidades de Sheridan, parecía felizmente preocupada por su victoria sobre el SANTA FE. Finalmente, a las 12,40 horas, el grupo de Sheridan se trasladó a tierra hasta un territorio llamado Hestesletten y subieron las empinadas cuestas de la montaña de mil pies que los separaba de Grytviken. Del lado más alejado, el ANTRIM y el PLYMOUTH tendían una barrera de municiones de 4-5 pulgadas, algo circunscritas por las instrucciones recibidas de Northwood para evitar dar

en los edificios del relevamiento británico. A las 14 horas Sheridan se trasladó con sumo cuidado a la cadena de montañas que dominaba Grytviken y miró hacia el otro lado. Con cierta sorpresa, y una sensación de anticlimax, vió tres grandes banderas blancas flamear abajo en forma destacada. Los argentinos se habían rendido ya.

Se produjo entonces una pequeña carrera para ver quien llegaba primero a Grytviken para aceptar la rendición. Abriendo la marcha el SAS, Sheridan pidió un helicóptero y aterrizó primero. Cuando el SAS llegó algo más tarde, un oficial argentino perplejo les dijo: "Acaban de atravesar un campo minado". Esa noche, a pedido de la marina, Sheridan invitó al capitán del submarino argentino y al capitán de los infantes de marina a comer en el ANTRIM. La marina tenía un motivo ulterior: Temerosa de los hombres rana argentinos o incluso de un submarino miniatura, quisieron probar la reacción de los oficiales: como ellos aceptaron rápidamente, la marina llegó a la conclusión de que no había peligro en las aguas. El capitán Young se vistió formalmente con su saco naval y los oficiales argentinos se mostraron agradecidos por la cerveza y el vino que se les había servido; Sheridan se preguntó si habían llegado a la conclusión de que la vida como POW (Prisionero de Guerra) era preferible a un atestado y oliente submarino. Los devolvió a tierra a las 19,30 horas, quedándose luego bebiendo whisky hasta medianoche. Sheridan escribió luego en su diario: "Un

lirdo día".

Al día siguiente, la gratificación de la victoria dió lugar a las banalidades de sus resultados. El submarinista argentino que había perdido las piernas fue llevado a bordo del ANTRIM. Sheridan visitó a un grupo de científicos del BAS en el Glaciar Lyell y evidentemente se exasperó cuando le preguntaron sobre los daños producidos en Grytviken. "Los políticos nos pidieron que produjésemos el menor daño posible a los edificios", les dijo agregando sotto voce "Estamos librando una guerra, después de todo". Había 137 prisioneros argentinos que debían ser ubicados, investigados y documentados según las exigencias de la Tercer Convención de Ginebra. El más notorio era el capitán Astiz, que se negó a rendir su guarnición en la costa de Leith, hasta que fue visitado esa mañana por el ANTRIM y un enojado destacamento del SAS. Astiz había insistido entonces en intercalar en el documento de rendición la aclaración de que había cedido a una fuerza "abrumadora". Aislado de todos los argentinos tomados prisioneros en la guerra, Astiz fue embarcado hacia Gran Bretaña, donde fue interrogado sobre sus conocidas actividades como interrogador del régimen militar. Si esto fue un compl[illegible] de la propaganda británica, o si estaba en preparación una jugada más importante, nunca quedó muy en claro. Astiz fué eventualmente llevado de vuelta a la Argentina, con un pasaje de avión de primera clase, el 10 de junio.

El 27 de abril Georgias del Sud ocasionó una muerte inne-

cesaria. La marina decidió mover al SANTA FE desde King Edward Point hasta el muelle de Grytviken, estando los argentinos a ca[rgo] de la operación. En un trágico error, un infante de marina brit[ánico] mató a un marinero argentino, al creer el infante, equivoc[adamente], que intentaba sabotear al buque. El comandante del San[tafé] aceptó las disculpas británicas, el submarinista fue sepult[ado] con todos los honores navales. Pero para Meridan, que pensó que la maniobra original era insípida, el incidente arruinó tod[a] la operación. Al día siguiente abandonó el ANTRIM para unirse a [la] fuerza de tareas del BRILLIANT frente a Malvinas. Al sobrevolar las Georgias, el paisaje de fiordos y glaciares era inmaculado hasta las montañas que se encontraban más allá, limpias de nube[s] casi por primera vez. Esa noche en el BRILLIANT, donde fue aloj[ado] en la cabina de día del capitán, se acostó temprano.

Existe una prohibición a ser redactada, que explica p[or] qué el capitán Hamilton ha sido el único oficial del SAS nombra[do] en este informe. El 10 de junio -a tres días de finalizar la gu[erra] de Malvinas, él y un señalero ocupaban un puesto de observación [que] dominaba Puerto Howard en la Isla Soledad. Pero fueron loca[li]zados y rodeados por los argentinos. Hamilton ordenó al señal[ero] que huyese mientras él mantenía la posición. El señalero fue pos[te]riormente capturado pero Hamilton continuó disparando hasta q[ue] se le terminaron las municiones y lo mataron. Fue la única acci[ón] de combate en la Isla Soledad en toda la guerra; y se recomendó

13

Hamilton para que se le confiriese la V póstura.

El 22 de abril, mientras se realizaban intentos desesperados para rescatar al SAS del glaciar Fortuna, el Secretario Británico de Relaciones Exteriores, Francis Pym llegaba a Washington. Llevaba el manifiesto propósito de deliberar sobre las últimas propuestas de negociación de Haig, y el más encubierto propósito de preguntar a Estados Unidos cuando iba a decidirse. No hay duda de que Gran Bretaña estaba coordinando cuidadosamente sus actividades militares y diplomáticas; la acción en Georgias del Sud constituye la más efectiva coordinación de ello. Pym abandonó Washington el 23 de abril, aparentemente con optimismo. Pero para entonces el juego diplomático parecía menos intrincado que el del enemigo, al que pudo culparse cuando las negociaciones fallaron inexorablemente.

La captura de las Georgias del Sur tomó a los argentinos desprevenidos. Se informó a Costa Méndez que las Georgias habían caído mientras volaba a Washington. Debía presentarse en el Departamento de Estado para escuchar las últimas propuestas de Haig a las 1600 horas del domingo 25 de abril, pero a las 19,30 horas el Departamento de Estado anunció que la reunión había sido pospuesta a solicitud de la Argentina. Costa Méndez atacó la actitud británica en una reunión de la Organización de Estados Americanos, donde un conjunto de improbables aliados se unieron para criticar

a EE.UU. Pero si la Argentina creyó que las Georgias del Sud podían hacer cambiar de opinión a Estados Unidos, ocurrió precisamente lo contrario.

Poco antes de las 11 de la mañana del 30 de abril llegó el anunció que los británicos estaban esperando. En el Departamen de Estado Haig declaró "En vista de la renuencia de la Argentina en aceptar un arreglo, debemos tomar medidas concretas para destacar que Estados Unidos no puede perdonar ni lo hará, el uso de una fuerza ilegal para resolver las disputas". Estados Unidos tomará inmediatamente medidas económicas contra la Argentina y proporcionará a las fuerzas británicas "apoyo material (sic)". Si bien los movimientos económicos fueron limitados, y las medidas militares cesaron a poco "naturalmente de la involucración militar norteamericana directa", fueron superadas en mucho por la ventaja moral y diplomática que Gran Bretaña había obtenido al conocerse las respuestas de los gobiernos de la Argentina y Gran Bretaña. El 1° de mayo, Pym estuvo de regreso en Washington para reunirse con Haig y Weinberger, declarando radiante posteriormente: "La última vez vine a ver a Haig en su papel de mediador. Hoy vuelvo a consultarlo como aliado"

En Argentina, la declaración de Estados Unidos pudo haber sido la que puso punto final al conflicto. A las 2200 horas del 29 de abril el oficial de guardia de la embajada de EE.UU. en Buenos Aires recibió un llamado telefónico de un torvo Thomas Enders.

US

Enders dijo que debía informarse a la Argentina que las tratativas diplomáticas habían terminado. A las 11 de la mañana del día siguiente, hora local, el Ministro de Relaciones Exteriores debía ser informado de las sanciones de Estados Unidos que serían anunciadas en Washington una hora más tarde.

El Embajador Norteamericano Harry Schlaudermann decidió efectuar una última propuesta para evitar la guerra. Llamó al agregado militar norteamericano, el único hombre de la embajada que con seguridad podía llegar a Galtieri. Schlaudermann le indicó que se pusiese el uniforme y a medianoche los dos norteamericanos se reunieron con Galtieri en la Casa Rosada. Cuando Galtieri leyó la lista de medidas que se anunciarían al día siguiente, se puso pálido. Convencido finalmente que su amigo, Estados Unidos había antepuesto Gran Bretaña a la Argentina, aceptó convocar a una reunión de la junta, en la cual pediría que la Argentina aceptase la Resolución 502 de la UN y retirase sus tropas.

La junta se reunió casi de inmediato y deliberó hasta el amanecer. Pero Galtieri fracasó. Le fue imposible cambiar la postura del miembro más duro de la junta, el comandante de la armada Almirante Anaya, quien le dijo a Galtieri que no sobrevivirían a la protesta masiva del pueblo argentino ante la retirada. En la Embajada de Estados Unidos, los norteamericanos esperaron toda

la noche la llamada telefónica que les informase que la guerra había terminado y nunca volvería a estallar.

JEFATURA DE INTELIGENCIA E.M.G.A. DIVISION TRADUCCIONES SECRETARIA GENERAL

EMILIO T. HERMS
CAPITAN DE FRAGATA (R. E.)
JEFE

EC/ggb

C34/26

Reunión 7-ABR-83

Tema: Información satelitaria disponible para el ENO en el conflicto del Atlántico Sur.

Asunto: Respuestas a preguntas complementarias

Introducción

1. A requerimiento del EMG de la FAA se preparó un documento informativo titulado SISTEMAS SATELITALES DE INFORMACION, como complemento al mismo se responde a preguntas concretas efectuadas durante la exposición del documento.

2. Las opiniones que siguen a continuación no representan la posición oficial de la CNIE sino que son de entera responsabilidad del suscripto.

Pregunta Nº 1

"...la flota de invasión argentina, constituida por cuatro o cinco buques, que zarpó el 28-MAR-82, fue detectada por los sistemas satelitales de información de los EEUU..."

3. Como se desprende del documento, los sistemas satelitales de los EEUU en uso, están actualmente diseñados para efectuar observaciones sobre el territorio e instalaciones de los paises del bloque comunista, las restricciones orbitales, la preprogramación de la entrega de la información, la inclinación de la trayectoria prevista, etc. hacen poco probable que el movimiento de la flota argentina pueda haber sido detectado y mucho menos que la intención de la invasión pueda haberse inferido.

4. Existe siempre la posibilidad de que fuentes satelitales "secundarias" como los satelites de escucha electrónica, hayan grabado un tráfico significativo, que sujeto a un análisis de inteligencia diera indicios sobre la causa del movimiento, pero que imagenes satelitarias específicas y dedicadas mostraran al ENO que la flota se dirigía a una invasión, eso es poco probable.

Pregunta Nº2

"...El conocimiento de la posición del crucero Gral. Belgrano y su posterior hundimiento se debieron a que el ENO conocia la posición de la nave por medio de información satelital..."

5. A diferencia del evento anterior, el día del hundimiento ya habia transcurrido un lapso apreciable desde el inicio de las hostilidades, esto hizo a pensar que la ayuda norteamericana

al ENO en lo que hace a suministrar inteligencia sobre nuestro Orden de Batalla ,ya se materializaba de una manera consistente.

6. Sin embargo, el conocimiento que el ENO tenía de la posición del crucero antes de zarpar (por ejemplo ,por informantes chilenos),el tiempo de navegación transcurrido,el lugar y las circunstancias del hundimiento,muestran que métodos convencionales y por cierto publicitados después de la Primera Guerra,hubieran producido el mismo efecto.

7. En resumen puede o no aducirse que el ENO determinó la posición del crucero por medio de satélites pero si asi fué el caso,eso no constituyó un factor determinante porque sin esa información,disponía de datos convencionales suficientes para realizar la operación

OPINION Nº 3

"... El tráfico mercante entre las islas y el continente fué interrumpido debido a que el ENO disponía de un sistema satelital que le permitía ubicar las naves,seguir su derrota y eventualmente fijar su posición para que los submarinos realizaran el ataque.."

8. Si bien es cierto que con la tecnología espacial disponible la tarea de detección y ubicación de móviles marítimos se realiza con ciertas ventajas,las distancias involucradas y sobre todo la vastedad de los espacios en que se desarrollaron las operaciones,llevan a pensar que para disponer de un sistema como el que se adjudica al ENO ,debiera haberse montado un conjunto dedicado de satélites ,que aún poseyendo un gran poder de discriminación no hubiera podido determinar cual era la carga que llevaban los buques bajo cubierta y por ende no hubiera permitido fijar prioridades.

9. El sistema satelital debiera haber tenido capacidad de transmision de datos en tiempo real a los centros de toma de decisiones y en suma hubiera insumido un esfuerzo considerable para lograr un efecto relativo contra un adversario decidido a cruzar.

OPINION Nº 4

"... A partir del 1º de mayo el ENO estuvo en condiciones de ubicar y seguir cada movimiento de la flota argentina por medio de satélites...."

10. Es posible que el ENO dispusiera de una información primaria de la ubicación de la flota,a diferencia de un buque mercan-

los buques de guerra pueden ser reconocidos por su aspecto exterior. Sin embargo el seguir paso a paso cada movimiento de la flota,aún cuando técnicamente es posible,hubiera requerido un sistema de satélites (de observación , de escucha electrónica,de vigilancia oceánica meteorológicos y de comunicaciones) dedicados a una operación para la que no fueron especificamente puestos en órbita,la organización de un sistema de comunicaciones, comando ,control e inteligencia,relativamente sofisticado ,para obtener resultados similares a los provenientes de métodos convencionales.

11. Parece más lógico pensar que los datos que el ENO tenía de sus sistemas operativos,fotografía aérea,submarinos,localización por radiogoniometría,etc.le permitian evacuar sus requerimientos de inteligencia y si hubo algún aporte satelital,por ejemplo escucha electrónica o eventualmente alguna fotografía mostrando el emplazamiento de las naves capitales, sólo sirvió para confirmar una hipótesis ,pero que de ningún modo fue un aporte determinante.

OPINION Nº 5

"...Durante las operaciones en las islas,el ENO disponía de un sistema de ubicación por emisiones electrónicas que le permitían localizar los blancos y seguir sus desplazamientos..."

12. El proceso de interceptar una comunicación,analizarla, declararla de interés y ubicar el punto de emisión ,todo esto en oportunidad para la toma de una decisión,es un tema clásico de análisis en las operaciones de guerra electrónica.Por otra parte es una capacidad conocida de los sistemas de armas modernos.Sin embargo ubicados en el Teatro de Operaciones Malvinas puede reconocerse:

a) Qué el ENO conocía el terreno y el emplazamiento exacto (en coordenadas inerciales) de las piezas y de los puestos de comando,por fotografías y colaboración de los pobladores.

b) Qué además disponía de una gran libertad de acción en lo referente a controlar el fuego por medio de directores a bordo de helicópteros.

13. Por lo tanto y aún cuando el ENO tenía a su disposición medios de guerra electrónica muy eficientes,la eficacia en el tiro no puede atribuirse solamente a este último factor.

Mayor Miguel Vicente CUERRERO
(E,Tec,1857)

C34/2D2(9)

PORQUE NO EXPLOTABAN NUESTRAS BOMBAS

Los argentinos (y muchos que no lo son) se preguntan porqué no explotaron muchas de las bombas lanzadas por nuestros aviones sobre la flota inglesa en la guerra de las Malvinas.

El enemigo se encargó, a su vez, de alimentar estas mismas dudas alegando "desconocimiento de los técnicos argentinos, material fallado, vencido u obsoleto", etcétera. Esto no es cierto. Incluso adujo que, si todas las que hicieron impacto sobre sus buques hubieran estallado, muy distinto hubiese sido el resultado de la guerra. Y esto sí es cierto.

Lo que ocurrió es que éste material fue empleado por la Fuerza Aérea Argentina (FAA) de un modo y forma tal que escapaba a todas las previsiones modernas de la guerra aeronaval y en base a las cuales se diseñaron los medios de combate empleados.

El problema inicial

Ante la gran efectividad de las defensas antiaéreas modernas, se han adecuado las armas a las técnicas de ataque, empleándose, en general, las siguientes:

a) Misiles guiados (Tipo AS-30, EXOCET, etc.)
b) Armas de dispersión de submuniciones o granadas (Tipo BELUGA)
c) Bombas frenadas por paracaídas.

Respecto a los primeros, la mayoría de los disponibles en el mercado internacional de armas obligan a un excesivo acercamiento del avión al blanco. Respecto a las otras dos, los ataques se realizan cada vez a menor altura y pasando horizontalmente (Vuelo rasante) sobre el blanco. Para evitar el rebote de la bomba (estas hacen "patito") en el suelo o agua y para separarla más del

avión, se le adosan en la cola dispositivos de frenado (paracaídas) que permiten que el avión esté lo suficientemente lejos en el momento de la explosión.

Estos dos últimos sistemas fueron los empleados por los aviones ingleses sobre las Malvinas en los primeros días de combate. La bomba con paracaídas fue la que inicialmente lanzaron nuestros aviones sobre la flota. Y ambos contendientes se encontraron con el mismo problema: la artillería antiaérea destruía a los aviones que volaban a mayor altura y las bombas lanzadas desde menos de 50 metros no tenían tiempo para armar sus espoletas y no estallaban.

La solución inglesa.

Ante esto, los siguientes ataques ingleses a partir del tercer día se realizaron lanzando las bombas desde grandes alturas por encima del alcance de la artillería (a varios miles de metros) o directamente desde el mar en un procedimiento de tiro similar al empleado para lanzar bombas atómicas.

Resultado: lanzaron desde lejos y sin puntería cientos de bombas que convirtieron a la zona de costas y la península adonde está el aeropuerto en un campo lunar; pero la pista de aterrizaje siguió operable y los C-130 continuaron llegando con sus cargas vitales casi todas las noches hasta el último día. Las pérdidas de vidas argentinas, increíblemente para los ingleses considerando la gran cantidad de bombas (600 de 250 y 500 Kg) y misiles de aviación de todo tipo lanzados cada día y los constantes bombardeos navales nocturnos (1300 proyectiles), fueron mínimas (cuatro hombres de FAA, uno de ARA y ninguno del Ejército).

Los ingleses (ni los de la Royal Navy, ni los de la RAF) no encontraron solución al problema de sus bombas. Por lo menos en su empleo contra las posiciones de Puerto Argentino.

La solución argentina.

Por el lado argentino la solución se encaró de forma diametralmente opuesta; mientras los ingleses buscaban la altura para proteger a sus aviones a riesgo de no dar en el blanco (pese a que éste cubría una gran superficie de terreno y estaba inmóvil en una zona perfectamente ubicada), los argentinos volaron cada vez más bajo, buscando asegurarse el impacto sobre un blanco pequeño, móvil y en medio del mar.

El mundo contempló azorado cómo, pese a las sucesivas barreras impuestas por los más modernos radares, aviones, misiles y cañones, y luego de un largo vuelo razante sobre el mar con los parabrisas cubiertos de sal, los ya no tan modernos aviones argentinos llegaban hasta los buques y pasaban rozando sus mástiles.

Solo el coraje los impulsaba, ya que no estalló casi ninguna de las bombas con paracaídas empleadas en los dos primeros días, debido a que la escasa altura de lanzamiento no dió tiempo para que se armaran sus espoletas.

Pero los aviones llegaban, y ése dato era fundamental, De inmediato, los técnicos de la FAA se abocaron a la tarea de encontrar o modificar las bombas existentes y disponibles en sus arsenales para proveer un arma eficaz, apta para completar lo que el puro valor de sus hombres conseguía.

A nadie antes se le había ocurrido y por ello no había ninguna bomba en ningún arsenal del mundo que permitiera ser lanzada a tanta velocidad desde tan baja altura, impactando sobre un buque un instante después. Nadie previó, después de la segunda Guerra Mundial, que los aviones podrían atacar con bombas convencionales (tan antiguas casi como la aviación) a las tan modernas y sofisticadas fragatas misilísticas.

Pero tampoco se disponía en nuestro país de cantidad suficiente de misiles adecuados para lanzarlos desde distancia

54

segura y escapar, salvo unos pocos EXOCET (5). El embargo europeo y americano nos impedía obtener más.

Ante esto, se analizaron las experiencias de los primeros días de combate, se estudiaron las técnicas empleadas en la segunda Guerra Mundial, las características constructivas de los buques ingleses y sus medios defensivos.

Se necesitaba que las espoletas se armaran apenas lanzadas las bombas y que no estallaran hasta cierto tiempo después del impacto, para permitir el escape del avión lanzador sin ser alcanzado por la explosión. La única espoleta disponible en nuestros arsenales que, convenientemente modificada, permitiría su empleo en estas condiciones, era la correspondiente a una bomba precisamente inglesa, de 500 Kgrs, idéntica a la lanzada por los Harrier, pero que esta vez iriía sin paracaídas.

Sin embargo, la energía de esta bomba lanzada a 1.000 Km/h sería tan tremenda que atravesaría lado a lado a cualquier buque del tamaño de las fragatas y destructores, estallando varios segundos después de haberlo atravesado. Pero se consideró que la posibilidad de hacer impacto en el motor o depósitos de municiones y combustible podría retener a algunas en su interior (la cual al estallar tenía potencia suficiente para hacer desaparecer al buque) o, por lo menos, en su pasaje provocaría una serie de daños y las consiguientes servidumbres a la flota (puesta fuera de combate, remolque, reparaciones, etcétera).

Aunque no era mucho más que volver a las antiguas balas de cañón, lanzando un gran trozo de acero con tremenda fuerza, allá fueron los pilotos argentinos, con su coraje sin igual y una sola gran bomba (apodada "La bombola") en el vientre de sus máquinas, encomendándose a Dios, para atacar nada menos que al más moderno y peligroso de los objetivos de superficie.

Solo una cosa sabían: su pericia les aseguraría que casi todas las bombas que lanzaran harían blanco en un buque enemigo.

55

Así se hundió, por lo menos, a las fragatas Ardent y Antelope, y se hicieron impactos en otras 14 fragatas y buques de desembarco (solo se mencionan los nombres y daños de aquellos reconocidos por Inglaterra ya que, al producirse la explosión varios segundos después del pasaje del avión, los pilotos no siempre vieron sus efectos, aunque sí se viese algunas veces el impacto inicial de la bomba en el casco. De cualquier modo resulta improbable que, por lo menos por cierto tiempo, conozcamos cuáles fueron las restantes dado el obstinado interés demostrado por el gobierno inglés por ocultar las verdaderas pérdidas y daños sufridos). De algó sí estamos seguros: si esas bombas hubiesen quedado dentro de los buques y estallado, todos ellos estarían reducidos a astillas, y difícilmente podrían haberse mantenido ocultos. Otro podría haber sido el fin de la guerra.

Mientras tanto, apremiados por el tiempo y conscientes de la limitación de esa bomba, los técnicos de la Fuerza Aérea Argentina, continuaron los estudios para reemplazarla modificando a otras bombas y espoletas, desarrollando, ensayando y fabricando con la industria argentina, nuevos retardos, detonadores y piezas mecánicas a ritmo febril.

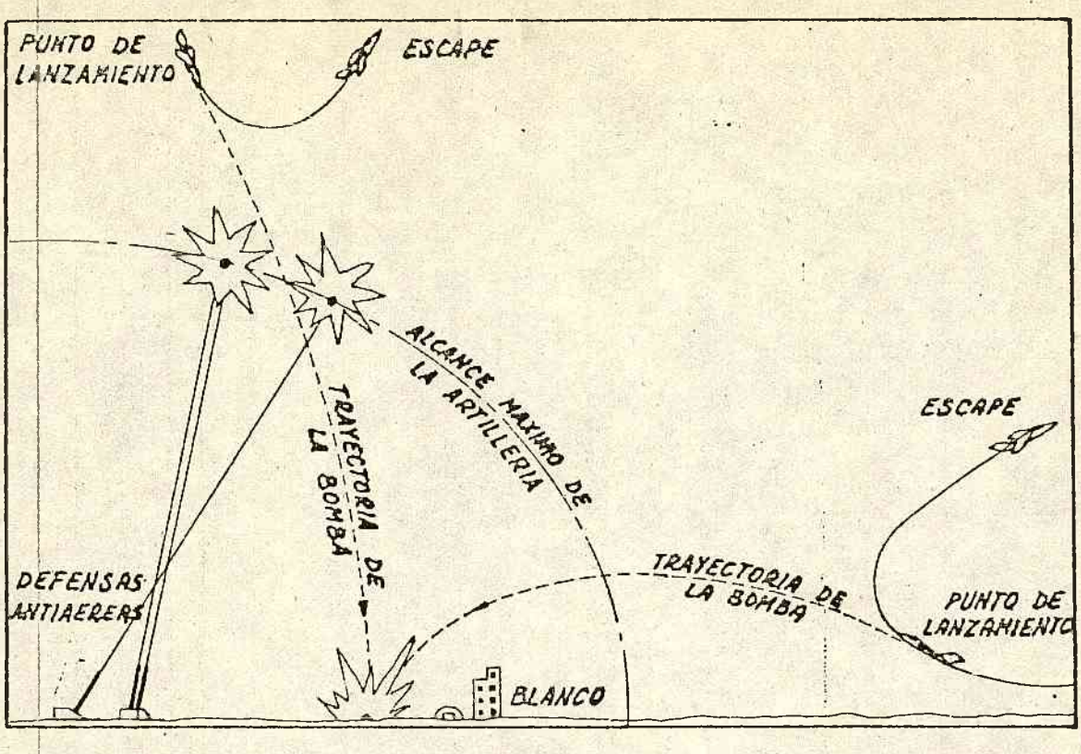
Al cabo de 15 días, las nuevas bombas estaban provistas a las Unidades de combate y se emplearon por primera vez el día 25 de mayo, en el ataque al destructor Coventry (gemelo del famoso SHEFFIELD) el cual desapareció instantáneamente de la superficie ante el impacto de tres bombas. (Recordemos que el desembarco inglés en San Carlos fue el 21 de mayo).

Su empleo se repitió en el ataque de Bahía Agradable a los buques transporte de desembarco Sir Galahad (alcanzado con toda la tropa en su interior) y Sir Tristán y a la fragata Plymouth (que desapareció igual que el Coventry), al portaviones Invíncible (o el que fuera) y otras dos fragatas y buques menores de desembarco (no reconocidos). Ahora sí, la

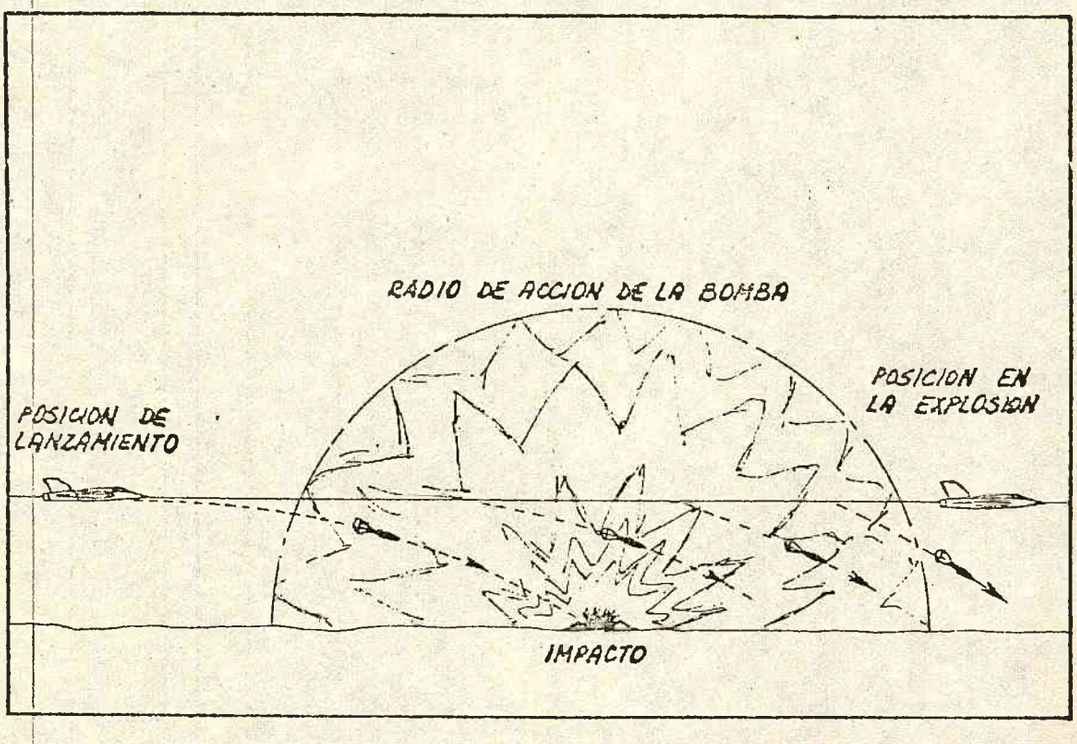
totalidad de los impactos implicaba la destrucción o el fuera de combate del blanco.

Hoy, cuando todos asisten asombrados a la tremenda capacidad ofensiva que los sofisticados misiles de gran alcance tipo EXOCET confieren a los aviones en su lucha contra los buques, los argentinos, con aviones relativamente antiguos, llegaron sobre la tercera flota más moderna y poderosa del mundo e impactaron sobre más de 25 de sus buques de guerra con las antiguas, sencillas y baratas bombas convencionales y, en poco más de dos semanas, encontraron la forma de emplearlas con éxito de un modo como a nadie se le había ocurrido antes.

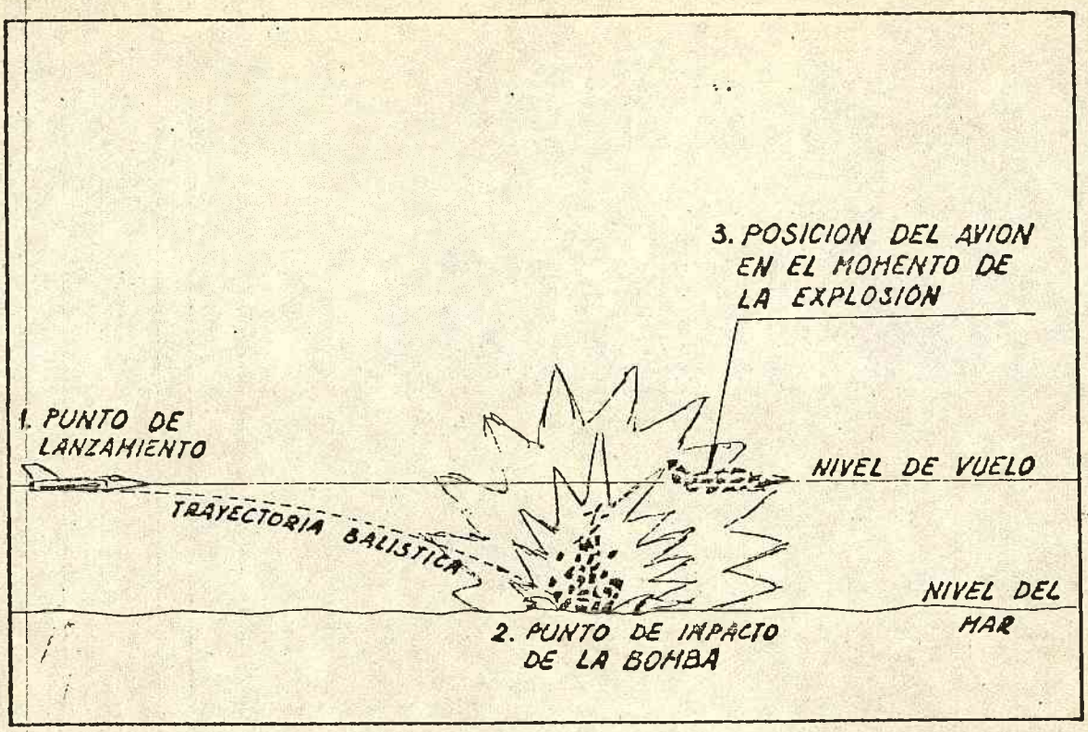
Y lo hicieron con entusiasmo, con imaginación, con conocimientos y capacidad, pero sobre todo con verdadero amor a la Patria, con increíble coraje . . . y fé. Como se debe construir a una Gran Nación.



Lanzamiento de bombas desde grandes alturas y distancias, superiores al alcance de la artillería antiaérea de defensa.



Lanzamiento de bombas frenadas por paracaídas, en vuelo rasante.



Lanzamiento en vuelo rasante de bomba convencional no frenada. Si la explosión se produjera, alcanzaría al avión lanzador.

C34/2E

SISTEMAS ESPACIALES DE INFORMACION

COMISION NACIONAL DE
INVESTIGACIONES ESPACIALES
ARGENTINA

SISTEMAS ESPACIALES DE INFORMACION

1. CONSIDERACIONES GENERALES

Los distintos tipos de sistemas espaciales que pueden resultar útiles para fines de información son:

a) los sistemas de observación, cuyos satélites llevan a bordo instrumentos capaces de obtener imágenes de la Tierra, de fijarlas en una forma u otra y de transmitirlas al suelo para su aprovechamiento.

Los sistemas considerados difieren:

- por una parte, por la radiación electromagnética utilizada, a saber, luz visible, radiaciones infrarrojas, microondas (operando en forma pasiva o en forma activa, es decir como radar);
- por otra parte, por el compromiso adoptado entre la permanencia (o repetitividad) de la observación, el campo instantáneo del instrumento y su poder de resolución:
  - uno de los extremos de esta gama estaría constituído por los satélites, aparentemente fijos en órbita geosincrónica, que ofrecen sin interrupción imágenes de sistemas de nubes con una resolución del orden del kilómetro, o que vigilan permanentemente la aparición de objetos muy luminosos, como la estela de los reactores de propulsión de los proyectiles balísticos;
  - en el otro extremo se sitúan los satélites que maniobran para reducir temporalmente la altitud de su órbita hasta el límite de la atmósfera terrestre a fin de captar un "primer plano" de una estrecha faja de terreno.

Se observará que, si bien las propiedades -y, por lo tanto, la utilidad- de las distintas radiaciones electromagnéticas son físicamente invariables, los elementos del compromiso repetitividad, el campo y el poder de resolución varían a medida que progresan las técnicas instrumentales.

b) Los sistemas de escucha hertziana y de recolección de datos: los primeros tienen por objeto registrar y localizar las emisiones hertzianas de toda índole que suelen acompañar a ciertas actividades, especialmente a las de carácter militar. Estos sistemas permiten relevar un mapa de las fuentes de emisión (transmisiones de radio, telemetría de proyectiles, radar...), clasificarlas atendiendo a su naturaleza y, en última instancia, analizar su contenido. Los sistemas receptores de datos aplican estos métodos a fuentes de emisión "cooperadoras" que transmiten informaciones recogidas por detectores de todo tipo situados sobre la superficie terrestre (boyas acústicas, sismómetros, etc...).

2. SISTEMAS EXISTENTES O PROYECTADOS A CORTO PLAZO

A continuación se ha tratado de describir en forma relativamente exhaustiva el panorama de los sistemas espaciales, tanto civiles como militares, existentes o proyectados para su terminación antes de 1985, que entran dentro de la clasificación que se acaba de exponer.

2.1. SISTEMAS ESTADOUNIDENSES

2.1.1. Programas militares

Los Estados Unidos han elaborado, ejecutado y mejorado desde 1959 un importante programa de satélites militares de reconocomiento, cuyos principales componentes y características se indican a continuación.

a) Reconocimiento a baja altitud

Dos veces al año, aproximadamente, un vehículo de lanzamiento Titan 3 D sitúa en una órbita de baja altitud (unos 200 km, y recientemente, 400) un satélite de 13 toneladas, denominado BIG-BIRD, que permanece en órbita unos cinco meses. El satélite cumple dos misiones principales:

- una misión de inspección "próxima" con ayuda de una cámara gigante cuyo poder de resolución "bruto" a la altitud de 250 kilómetros se cálcula que está comprendido entre 0,5 metros y un metro; las películas se envían a tierra en seis cápsulas de recuperación arrojadas a intervalos regulares;

- una misión de vigilancia general, con ayuda de una cámara de campo más amplio; la película se revela y analiza a bordo del satélite y la información se transmite por vía radioeléctrica.

Para no interrumpir la función de inspección "próxima", entre dos lanzamientos sucesivos de BIG-BIRD se utiliza un satélite de tres toneladas, de cápsula recuperable, con un poder de resolución tres o cuatro veces inferior, denominado "close-look-satellite".

b) Detección de proyectiles

Un trío de satélites estacionarios (dos sobre el Océano Indico y uno sobre Panamá) desempeña la función de alerta anticipada contra los proyectiles balísticos. Los tres satélites controlan también los ensayos de proyectiles y las explosiones nucleares en la atmósfera. La masa de los satélites es de 1.100 Kg. y el poder de resolución de 3 kilómetros. Toda la extensión de la superficie terrestre visible por cada satélite se observa mediante un barrido que se efectúa en diez segundos. Ahora se está estudiando un nuevo satélite que permita una observación permanente.

c) Información electrónica

Estos satélites, que se lanzan a razón de 1 a 4 al año, se sitúan en órbitas apróximadamente heliosincrónicas cuya altitud se sitúa entre 500 y 1.400 km. La masa de estos satélites es del orden de una tonelada.

d) Vigilancia oceánica

Desde 1978 desempeñan esta función dos grupos de tres satélites situados en órbitas circulares de 1.100 km de altitud y dotados de detectores pasivos de radiaciones infrarrojas y de microondas milimétricas, así como de detectores de señales de radio y de radar. Ahora se está estudiando un nuevo modelo que estaría provisto, además, de un radar de alto poder de resolución (Clipper Bow).

2.1.2. Programas civiles

Estos programas son suficientemente conocidos y han sido objeto de

numerosas publicaciones. Los principales son el Landsat y el Seasat.

a) El Programa Landsat

El programa Landsat consta de dos satélites en órbita, el Landsat 3 y el Landsat 4. El Landsat 3 tiene una masa de 950 Kg y esto situado en una órbita heliosincrónica de 912 Km de altitud; el ciclo de observación de cada satélite es de 18 días, de forma que el ciclo de observación del sistema en su conjunto es de 9 días. El instrumento principal de observación es un radiómetro de barrido mecánico con un poder de resolución de 80 metros; la anchura de la franja de superficie terrestre barrida es de 185 Km. El radiómetro funciona en tres bandas del espectro visible y una banda de infrarrojo próximo. Una vez superado un período inicial de congestión de los datos recogidos, el programa ha tenido un gran éxito internacional. Actualmente funcionan o se están instalando en todo el mundo unas 20 estaciones receptoras, las cuales pueden recibir las imágenes correspondientes a su región median- el pago de un arancel . Otros países prefieren adquirir sus imágenes directamente en los Estados Unidos, lo que se ha hecho posible gracias a la presencia, a bordo de los satélites, de un registrador magnético de imágenes.

El Landsat 4 (denominado Landsat D hasta su lanzamiento), está situado en una órbita heliosincrónica algo más baja (unos 700 Km). Su masa es de 1,7 toneladas y, además del mismo radiómetro que sus predecesores, lleva a bordo un instrumento más capaz, llamado "Thematic Mapper" (TM), que funciona sobre la base del mismo principio.

El Thematic Mapper ofrece un poder de resolución de 30 metros en 7 bandas (3 en el espectro visible, 2 en el infrarrojo próximo y 2 en el infrarrojo térmico) con un poder de resolución de 120 metros en una banda en el infrarrojo térmico. El Landsat 4 no lleva a bordo un registrador magnético. Las imágenes se transmiten en tiempo real, bien a las estaciones situadas en las regiones sobrevoladas, bien con ayuda de la red de satélites geoestacionarios, al centro de datos EROS de los Estados Unidos. La transmisión de las imágenes del Thematic Mapper no es compatible con la de las imágenes de los radiómetros de los satélites Landsat 3. Dado, sin embargo el interés que suscita este programa, cabe prever que la mayoría de las estaciones se modificarán para recibir los datos de los instrumentos. La situación actual del sistema se muestra en el Anexo I.

b) El programa Seasat

El satélite Seasat-1 de la NASA, concebido en el marco de los programas de geodinámica, debía constituir un paso importante hacia un sistema mundial de observación de la dinámica de los océanos. En un documento de 1977 se exponían como sigue sus objetivos:

Los objetivos generales comprenden la puesta a punto y la validación de los métodos de previsión de la circulación oceánica general, de control sinóptico y de previsión de fenómenos transitorios de superficie, de perfeccionamiento de la representación del geoide y de previsión de los fenómenos sísmicos. Los objetivos que se pretende alcanzar comprenden asimismo la cartografía del geoide oceánico y de los campos de hielo, la medición precisa de la topografía de la superficie de los mares y la observación de la altura de las olas, de los espectros direccionales, de la velocidad y de la dirección de los vientos de superficie, de la forma de las corrientes océanicas y de la temperatura de la superficie del mar.

El satélite, derivado del vehículo AGENA y con una masa de dos toneladas, fue puesto en órbita por un cohete ATLAS el 26 de junio de 1978. La órbita, de 800 Km de altitud, es casi heliosincrónica.

El Seasat-1, definitivamente inutilizado por una avería después de tres meses de funcionamiento, llevaba a bordo los siguientes instrumentos:

- un radar de imagen con antena sintética de un poder de resolución de 25 m x 25 m (por asociación de cuatro elementos adyacentes de un poder de resolución de 7m x 25m), que barría sobre la superficie terrestre una franja de 100 km de anchura;
- un altímetro con un poder de resolución vertical de 0,1 metros;
- otros tres instrumentos de escaso poder de resolución.

El radar de imagen no podía funcionar más de una hora al día y la transmisión de las imágenes no podía efectuarse más que en tiempo real. Las imágenes recogidas durante tres meses por las estaciones que cooperaron en el programa están todavía siendo sometidas a elaboración; no obstante, los resultados parecen corres

ponder plenamente a lo anunciado.

c) Satélites de observación con escaso poder de resolución

Los Estados Unidos tienen en curso varios grandes programas de satélites meteorológicos:

- Satélites no estacionarios

En el marco del programa TIROS-N, que ha sucedido a los programas TIROS e ITOS, se ha efectuado ya el 13 de octubre de 1978 un primer lanzamiento, al que seguirán los de otros siete satélites, llamados NOAA-1 a 7, que se lanzarán en los momentos oportunos para que siempre funcionen simultáneamente dos satélites cuyas coberturas sean complementarias. Los satélites llevan a bordo un radiómetro con una banda en el espectro visible y tres bandas en el infrarrojo y un poder de resolución de 1 a 4 km, así como un receptor para la recolección de datos facilitado por el Centro Nacional de Estudios Espaciales (CNES) en el marco de un programa de cooperación CNES - NASA -NOAA , llamado ARGOS; el objetivo principal del programa TIROS-N es mejorar las previsiones meteorológicas a largo plazo;

Con el programa NIMBUS, cuyo lanzamiento más reciente, el del NIMBUS-7, se pretende alcanzar varios objetivos relativos a la atmósfera, el océano y sus interacciones;
El programa DMSP (programa de satélites meteorológicos para la defensa), clasificado como secreto desde diciembre de 1972, supone la presencia de dos satélites en órbita; el programa permite observar la cubierta de nubes (en el espectro visible y en el infrarrojo) cuatro veces al día sobre el conjunto del planeta (anchura de la franja barrida: 2.890 km).

- Satélites geoestacionarios : SMS-GOES

Dos satélites, que funcionan simultáneamente, participan en una cadena internacional de cinco satélites geoestacionarios distribuidos a intervalos iguales en el sentido de las longitudes; los satélites facilitan imágenes captadas en el espectro visible (poder de resolución: 0,8 km) y en el infrarrojo (poder de resolución : 8 km) que se renuevan cada 30 minutos; recogen asimismo cada seis horas los datos emitidos por determinadas plataformas, datos relativos a la atmósfera, el mar y la tierra firme (datos sísmicos).

d) Transbordador espacial y SPACE-LAB

La NASA lanzó un vehículo espacial reutilizable: el transbordador espacial, que podrá asociarse con el laboratorio espacial tripulado (SPACE-LAB) creado por el Organismo Europero del Espacio. Combinados, estos dos sistemas permitirán que una tripulación de unos cinco hombres permanezca ocho días en órbitas de una altitud nominal de 300 kilómetros.

La corta duración de los vuelos y las características de las órbitas, que son poco inclinadas, hacen que este sistema no constituya una plataforma ideal para la observación de la tierra. Por lo demás, tampoco es ésa su vocación principal. No obstante, es evidente que la presencia de operadores a bordo y la reducida altitud de la órbita hacen que la captación de imágenes constituya una misión anexa que pueda resultar interesante en ciertos casos. Esta es la razón por la que la NASA está desarrollando con este fin una cámara de campo muy amplio y con un poder de resolución de 14 a 25 metros.

2.2. SISTEMAS SOVIETICOS

2.2.1. Programas militares

A continuación se describen los componentes y características principales de estos programas:

a) Reconocimiento a baja altitud

La función de reconocimiento a baja altitud viene siendo desempeñada desde 1962 por satélites recuperables portadores de cámaras fotográficas. Anualmente se lanzan más de 30 de estos satélites, cuya permanencia en órbita, hasta su recuperación, es de 11 a 14 días; generalmente siempre está en órbita uno de ellos. Lanzados al principio por un vehículo A-1, capaz de situar en una órbita de baja altitud una carga de cuatro toneladas, y más adelante por el vehículo A-2 (siete toneladas), estos satélites se derivan a los Vostok/Voskhod e, indudablemente , Soyuz. Desde 1970, muchos de ellos son maniobrables.

Los satélites están dotados de dos cámaras fotográficas: una con un campo muy amplio y la otra con poder de resolución.

b) Detección de proyectiles

Esta función puede ser desempeñada por satélites de período orbital de 12 horas, derivados de los satélites de telecomunicaciones Molniya.

c) Información electrónica

Esta función puede ser desempeñada por dos familias de satélites situados en órbitas circulares:

1°familia: altitud 550 km, vehículo de lanzamiento C-1 (- 800 kg);

2°familia: altitud 650 km, vehículo de lanzamiento A-1 (- 3 toneladas).

d) Vigilancia océanica

Desde hace unos 10 años esta función está siendo desempeñada por satélites portadores de un radar alimentado por un reactor nuclear y situados en una órbita de baja altitud (270 km) por el vehículo de lanzamiento F-1-M, que tiene capacidad para poner en órbita una carga de 4,5 toneladas. La función no es permanente: anualmente se efectúan tres lanzamientos, con misiones individuales de unos dos meses de duración.

e) Estaciones orbitales Salyut

Algunas estaciones Salyut (la N°3 en 1974 y la N°5 en 1976) se han utilizado con fines militares. Así, Salyut-3 llevaba a bordo una cámara de alto poder de resolución y de 10 metros de distancia focal, cámara cuyos resultados se supone que eran semejantes a los de los BIG-BIRDS americanos; recordemos que Salyut-3 pesa unas 19 toneladas, frente a las 13 toneladas del BIG-BIRD. Dos meses después de la terminación de las misiones tripuladas Soyuz, asociadas con Salyut-3, se recuperó una cápsula procedente de este último.

2.2.2. Programas Civiles

La experiencia soviética de teleobservación de los recursos terrestres "RADOUGA", que se ha venido desarrollando desde septiembre de 1976, consiste en tomar fotografías desde la nave cósmica tripulada Soyuz 22 y a una altitud de 250 Km, con ayuda de un dispositivo fotográfico capaz de registrar simultá-

neamente las imágenes de una misma región de 114 km x 165 km de extensión en cuatro longitudes de onda del espectro visible y dos del infrarrojo. El poder de resolnción es de 20 metros. La obtención de fotografías sucesivas parcialmente solapadas permite obtener una representación estereoscópica de las regiones sobrevoladas.

En el campo de los poderes más reducidos de resolución, los soviéticos lanzan anualmente unos cuatro satélites meteorológicos no estacionarios "Meteor" que barren franjas de la superficie terrestre de 1.500 Km de anchura (desde 1970).

OBSERVACIONES

La capacidad militar real de un ejército es el resultado de diversos factores susceptibles hasta cierto punto de compensarse entre sí. Ahora bien, estos factores "secundarios" podrían no ser visibles desde un satélite.

Ejemplo de ello es la compensación de limitaciones numéricas mediante progresos cualitativos imposibles de descubrir por medio de la observación espacial .

Tampoco cabe esperar que un sistema espacial permita discernir entre los proyectiles de capacidad múltiple los portadores de carga convencional y, los de armas de municiones fraccionadas, de aerosoles explosivos o de carga nuclear. En materia de penetración aérea las medidas electrónicas que se adoptan para contrarrestar los perfeccionamientos que continuamente se introducen en los sistemas de radar escapan por completo a la observación espacial, aunque en este caso el empleo de satélites de información electrónica podría paliar las deficiencias de la observación directa. También parece estar totalmente al abrigo de la inspección espacial por medio de satélites el sector submarino y, en gran parte, el perfeccionamiento cualitativo de los buques de superficie, y especialmente de su armamento.

Finalmente, conviene señalar que mientras los satélites de observación no sean lo suficientemente numerosos para relevarse unos a otros, o su facilidad de maniobra no sea mayor, las fotografías instantáneas tomadas desde el especio cercano no podrán revelar ciertos aspectos dinámicos relativos a las maniobras y al movimiento de las fuerzas controladas.

ANEXO I

SITUACION SATELITE LANDSAT-4

1. El satélite Landsat-4 fue lanzado el 16-julio-82 por NASA, en reemplazo del Landsat-3 que ha cesado de operar el 31/ Marzo-83.

2. El 23-septiembre-1982 se presentaron problemas de transmisión en banda X pasando el Landsat-4 a operar con un sistema auxiliar.

3. El sistema en banda X se utiliza para transmitir los datos del sensor Thematic Mapper (TM Mapeador Temático), en tanto que para el barredor multiespectral MSS (Multi Spectral Scanner) el satélite transmite en banda S.

4. El 15 de febrero de 1983 falló el sistema auxiliar de transmisión en banda X, con lo cual la única transmisión del satélite Landsat-4 es en banda S.

5. Otros problemas que presenta este satélite son:

   1°) Falla en la unidad de comando y telemetría, ocurrida el 29-Octubre-82, habiéndose pasado al sistema auxiliar.

   2°) Fallas en 2 (dos) de los cuatro paneles solares, que originan cortes intermitentes de energía eléctrica y que de cesar de operar limitarían en gran medida la capacidad de observación del barredor multiespectral MSS.

6. De producirse una falla total del satélite, NASA prevé lanzar el Landsat-5, 6 (seis) meses después de que esto haya ocurrido.

C34/2F
297

" DER SPIEGEL" - N° 31/1982

I N G L A T E R R A

OPERACION CONCLUIDA

Tardíos reconocimientos sobre Las Malvinas: Pese al armamento supermoderno, la flota británica apenas pudo evitar una derrota.

Durante el ritual de la victoria, Margaret Thatcher mostróse en pose de guerra, y el Arzobisco de Canterbury erraba al descubierto entre los frentes.

Robert Runcie, quien en su carácter de autoridad máxima de la Iglesia Angelicana había -en principio- defendido la guerra del Atlántico Sud, terminó malquistándose con las autoridades políticas y militares, debido a que durante la misa oficiada en la Catedral San Pablo en memoria de los caídos en las Islas Malvinas, pronunciara la palabra "reconciliación", definiendo a la 'guerra' como sinónimo de 'fracaso humano', y habiendo registrado 'luto por ambas partes', es decir Gran Bretaña y Argentina.

Esto fue suficiente. Margaret Thatcher hizo objeto de ácida crítica tanto al formato de la celebración, como al arzobispo. "La Jefe estaba contrariada", según definiera luego Denis Thatcher, esposo de Maggie, al estado de ánimo de su mujer. Que "destilaba bilis y veneno", expresión que algo más tarde fuera desmentida y reemplazada por otra no mucho más edificante: "Que ella", se decía ahora, "simplemente no le había dado bolilla" a la celebración-Runcie.

Pero aún la más salvaje embriaguez de triunfo no podría haber disimulado lo que desde fines de la censura militar en Londres, día a día cobra mayor nitidez: La guerra de Las Malvinas no solo ha sido llevada a cabo con amargura, donde soldados británicos lanzaban -por ejemplo- misiles

anti-tanques contra trincheras enemigas, sino que ha sido una batalla, en la cual aún las armas más sofisticadas, apenas pudieron eludir una derrota.
El núcleo de la armada británica fue casi destruido por cazabombarderos de la fuerza aérea argentina, con bombas de acero comparativamente viejas, ya que el peligro mayor no provenía, como ahora está trascendiendo, de los misiles franceses "Exocet".

Por ejemplo, aquel "Exocet" que aniquiló al destructor SHEFFIELD, ni siquiera había explotado en el interior del buque, sino que la segunda etapa del propulsor del misil convirtió al desafortunado buque en una columna de llamas y humo.

Pero otros cinco ataques "Exocet fueron rechazados por los británicos con medios un tanto exóticos. Estos consistieron de "blancos aparentes" en forma de nubes de astillas metálicas, destinadas a confundir el radar de guiado de los "Exocet", desviando los proyectiles de los verdaderos blancos.

Según la opinión autocrítica de los analistas de armamento en Inglaterra, las Malvinas constituyeron asimismo la "casi-victoria" de los cazabombarderos "Skyhawk" de 20 años de antigüedad, los cuales, juntamente con las máquinas "Mirage", se filtraban de contínuo por debajo del cinturón de defensa de los misiles antiaéreos británicos.

Con sus bombas de media tonelada de peso hundieron no sólo al destructor COVENTRY, las fragatas ANTELOPE y ARDENT, como así también al buque de desembarco SIR LANCELOT, de 5.700 toneladas. Ha trascendido ahora, que también llegaron a hacer blanco en otros 14 buques de las 23 unidades de batalla que componen el poderoso núcleo de la "Task Force", un balance que, de acuerdo con la opinión de un Contralmirante, habría sido "absolutamente decisivo", si las bombas hubieran tenido espoletas de impacto, en lugar de espoletas de retardo de 3 segundos.

"Si hubieran explotado aunque sea cinco o seis bombas", dijo un Capitán de Fragatas, "toda la Operación Malvinas tendría que haberse dado por terminada."

De hecho, no explotó una sola de las bombas que hicieron impacto en los cascos de los 14 buques de la armada que se salvaron. Algunos de los explosivos de acero maciso traspasaron las delgadas paredes de aluminio de las fragatas y destructores, cayendo en su mayoría, luego de lisos y llanos "travesazos", al mar. Más o menos la misma cantidad erró el blanco; tal el caso del buque de desembarco SIR LANCELOT y la fragata ALACRITY.

En el caso de la fragata ARGONAUT, una bomba embistió a ésta por debajo del nivel de agua, atravesando la sala de máquinas y el tanque de combustible hasta la cámara de municiones, donde explotó un misil antiaéreo, pero no la bomba en sí. Con la explosión del misil perdieron la vida dos encargados del pañol de municiones, mientras que un incendio producido en la sala de máquinas fue -en realidad milagrosamente- extinguido por un torrente de Dieseloil.

Cuatro fueron los impactos de bombas que sufrió la fragata PLYMOUTH, que fue sorprendida en el estrecho de Malvinas (San Carlos) por una escuadrilla de "Mirage".

Detalles como éstos eran considerados "secretos" por los funcionarios de la censura en el Ministerio de Defensa hasta el final de la expedición penal. "Si bien los Argies sabían que algo estaba fallando con sus bombas", manifestó el jueves pasado un brigadier del equipo de censura, "nada podían hacer, aunque hubieran querido. Nuestros misiles no se lo permitían".

El misil antiaéreo británico "Sea Dart" o sea proyectiles standard de los destructores de la Task Force británica, era bien conocido por los argen-

tinos a través de sus propios buques. Es obvio que estos "Sea Dart", especialmente efectivos para blancos de altura, indujeron a los cazabombarderos de la defensa aérea argentina, a atacar siempre y tan solo en vuelos rasantes.

Según el primer recuento de lanzamientos, con estos vuelos bajos, los argentinos se introducían en una zona que, lejos, fue la más peligrosa de esta guerra:

- Las máquinas "Skyhawk" y "Mirage" se introducían en el sector de maniobras más favorable de los despegues verticales enemigos del tipo "Sea Harrier", los cuales aniquilaron un total de 32 aviones argentinos.

- 24 máquinas argentinas fueron víctimas del misil "Sidewinder" AIM-9L, con el que estaban equipados los "Harrier" -por primera vez, antes de Malvinas-. Los sensores de los "Sidewinder", ultrasensibles al calor, respondían hasta al calor por fricción de las narices de los aviones contrarios, de modo tal, que bastaba con lanzar los misiles en vuelo lateral hacia los aviones enemigos.

- En la fase final de los ataques, los pilotos argentinos debieron vencer el último cerramiento británico, formado por misiles "Sea Wolf". Los "Sea Wolf" podían ser disparados en salvas desde los 12 lanzadores a bordo de cada una de las fragatas BROADSWORD y BRILLIANT. Mientras que los "Sea Dart" hicieron blanco en ocho "Mirage" y "Skyhawks", los "Sea Wolf" destruyeron seis cazabombarderos. Otros dos se estrellaron al esquivar un proyectil "Sea Wolf".

- Ocho cazabombarderos fueron derribados por el misil antiaéreo terrestre "Rapier", que había sido instalado en las colinas sobre la ensenada de aterrizaje de San Carlos.

El precepto forzoso de tener que subvolar primero el cinturón "Sea Dart" y el radar británico, sobreponiéndose luego a los "Sea Wolf", limitó decisivamente las posibilidades tácticas de los pilotos argentinos. "Les quedaba muy poco tiempo para elegir el blanco", dijo el diario especializado "Flight International". "A menudo debían atacar lo primero que visualizaban durante el arribo". Fue así como en la ensenada de invasión de San Carlos, el gran transporte de tropas CANBERRA y el cargamuniciones RESOURCE quedaron ilesos, pero no así los radares de vanguardia flotantes ANTELOPE y ARDENT.

En el Ministerio de Defensa del Támesis, los funcionarios rechazaron todo indicio relacionado a establecer un parangón entre misiles disparados y aviones realmente derribados. "Eso", dijo un analista de Malvinas, "recien tiene sentido cuando todos los datos hayan sido evaluados".

Deben ser aproximadamente 200 misiles antiaéreos, los que llegaron a lanzarse en el transcurso de las batallas. Solo durante los primeros seis días del desembarco en San Carlos fueron lanzados 45 misiles "Sea Wolf" y "Rapier" -luego de un período inicial que, por de pronto, puso muy en duda la calidad de las armas.

Los "Sea Wolf" por ejemplo, que también podían dirigirse al blanco en forma óptica, distorsionaban la visión al mismo, dado que los gases de salida calientes generaban espesas humaredas en la atmósfera invernal.

El misil "Rapier", basado en tierra, se vió seriamente afectado por una señal permanente, originada precisamente en los buques británicos:
Las fragatas y destructores irradian una señal de identificación "Amigo-Enemigo" (IFF) en forma contínua, posibilitando la distinción entre aviones argentinos y británicos. Pero como pudo comprobarse recien "in situ", esta señal interfería la frecuencia del radar director de tiro del "Rapier", inutilizándolo totalmente.

Debido a ello, los equipos de manejo de los "Rapier" tuvieron que apuntar sus proyectiles al blanco en forma óptica, lo cual, con un manto de nubes bajo, constituía un problema casi insoluble.

Según informes de la revista científica "New Scientist", la catástrofe del SHEFFIELD habría sido propiciada por una interpretación de radar fallida en el primer ataque "Exocet" de Argentina : El perfil de radar de los "Super Etendard" atacantes habría sido confundido con el de un "Sea Harrier".

El Ministerio de Defensa no tarda en desmentir esta versión, alegando que el comandante del SHEFFIELD, Sam Salt, debía someterse primero a un consejo de guerra, procedimiento de rutina pertinente a todo comandante de la Armada Real, cuyo buque sufriera daño alguno, ya sea en tiempo de guerra o de paz.

Salt tendrá que explicar también, por qué no pudo extinguirse el incendio a tiempo. De hecho, dos generadores auxiliares, los que al faltar la alimentación de corriente propia de abordo, accionan las bombas de extinción, no funcionaron. Un tercer sistema auxiliar tampoco resultó efectivo. Los extinguidores de espuma, una vez usados, no podían rellenarse.

Pero las críticas de esta índole se atenuaban mediante comunicaciones de buen éxito en la lucha contra los misiles "Exocet". Entre tanto surgió también un "héroe-Exocet". Se trata del capitán Ian Inskip de 38 años, cuyo destructor GLAMORGAN, a diferencia del SHEFFIELD, se sobrepuso al ataque de un "Exocet" en las inmediaciones de Puerto Argentino.

Inskip, de regreso en Southampton, relató lo ocurrido: "Visualicé en la pantalla del radar un punto color naranja, que saltaba rumbo a nuestro buque como un canguro". Entonces Inskip hizo lo que el capitán del SHEFFIELD no había podido lograr: Ordenó girar el timón del GLAMORGAN violentamente, a fín de no exponer todo el flanco del buque, sino la parte angosta de la popa al proyectil que se aproximaba. "Apenas terminada la maniobra", dijo

Inskip, "el Exocet hizo impacto en la popa".

Allí es donde destrozó el hangar con el helicóptero de abordo, y explotó en la cocina. Pero a diferencia del SHEFFIELD, gracias al cambio de curso repentino, los sistemas de bombas, así como las salas de controles quedaron intactos.

34/26

DOSSIER

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Los avances que se producen constantemente en los medios necesarios para hacer la guerra obligan a modificaciones no sólo en la orgánica de las unidades, que busca reducir la cantidad, o masificación, con una mayor potencia y movilidad, sino en los modos de llevarla a cabo. En paz se elaboran unas doctrinas que racionalmente parecen perfectas y responden a las necesidades que la guerra moderna plantea y que más tarde, mediante maniobras, se busca ponerlas en práctica, para comprobar su bondad, poniendo de relieve las ventajas e inconvenientes.

Pero la ficción nunca es la realidad, solamente un enemigo real somete a dura prueba nuestras realizaciones y pone de manifiesto hasta dónde nuestra capacidad de imaginar el futuro ha sido fecunda. De ahí que cuando surge un enfrentamiento real, todas las FAS de los diversos países sigan el acontecimiento paso a paso, para tratar de extraer enseñanzas y aprender en "cabeza ajena".

Mucho se ha publicado sobre la Guerra de las Malvinas, por un bando y por el otro, con contradicciones en los datos, según el lado de donde proceda, pero han quedado una serie de puntos oscuros que pasarán muchos años antes de que se desvelen. En el Dossier se ha tratado de profundizar desapasionadamente sobre el acontecimiento, ceñirse a la realidad de los hechos y deducir unas posibles enseñanzas que pudieran servirnos para tener una conciencia clara a la hora de plantear nuestros propios problemas. ■

EL VALOR ESTRATEGICO DE LAS MALVINAS

J. CARLOS GARCIA-VERDUGO, Teniente Coronel de Aviación

Pese a las afirmaciones de algunos periodistas británicos de que el Reino Unido luchaba en Las Malvinas por el honor y los principios, a nadie se le escapa que detrás de tan nobles sentimientos se ocultaban las aspiraciones inglesas sobre la plataforma marítima de aquellas islas, su proyección sobre la Antártida y la soberanía sobre un enclave geográfico de importancia estratégica.

De no ser así ¿merecía la pena dejar desamparado el flanco británico de la OTAN para mandar los navíos a miles de kilómetros para defender unas islas a las que el historiador inglés E.P. Thomson considera "olvidadas e ignoradas" y hay que reconquistar con una guerra que resulta un "atavismo imperial"?

LA CRISIS

El 18 de marzo de 1982, llega a la isla de San Pedro, en Georgia del Sur, el carguero argentino "Bahía del Buen Suceso" para desmantelar una vieja factoría ballenera; al día siguiente, tras descargar el utillaje, los 42 operarios izan la bandera argentina y entonan su himno nacional. Consecuencia inmediata fue la protesta oficial británica por violación de soberanía y la quema de banderas blanquiazules en las oficinas de las Líneas Aéreas Argentinas en Port Stanley.

El día 23 transcurre con intercambio de notas diplomáticas y alusiones al empleo de la fuerza. El 24 el gobierno Tatcher ordena que el rompehielos "Endurance" armado y con 140 hombres a bordo se dirija desde Port Stanley, donde se encuentra fondeado, a las islas Georgia. En contrapartida Buenos Aires dispone que el transporte "Bahía del Paraíso" con una dotación de 200 hombres, acuda a San Pedro, para garantizar la integridad de sus súbditos. Poco después circula la noticia de que el carguero inglés "John Biscoe" se aproxima a las islas con una unidad de Infantería de Marina. Los viajes y conversaciones de Haig y el intercambio de notas diplomáticas se suceden; el día 30, el portaaviones "25 de Mayo" se dirige a Port Stanley y el día 2 de

Abril, el General Galtieri anuncia la recuperación de los tres archipiélagos.

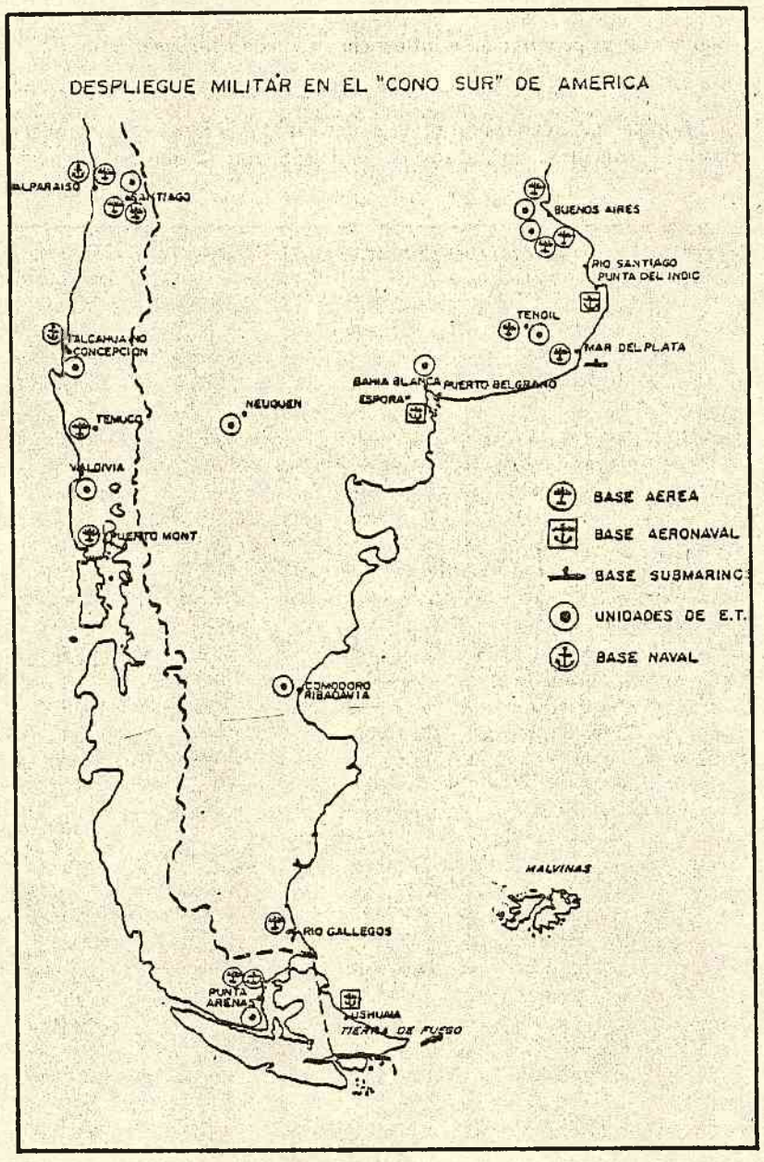
Lo que sigue es historia reciente y conocida, sobre la que no es preciso insistir.

LA ACTITUD DE LAS DOS SUPERPOTENCIAS

Aunque muy localizada geográficamente, la guerra de Las Malvinas ha permitido la intervención, aunque con distinto signo, de las dos superpotencias.

El Secretario de Estado norteamericano, Haig, recurrió en su misión pacificadora a la diplomacia de lanzadera para dar tiempo a la escuadra inglesa a llegar a Las Malvinas, ya que, según el "Washington post", la estrategia de los Estados Unidos partía del supuesto de que, presionada por los ingleses, Argentina se vería forzada a retractarse rápidamente y, acto seguido, su gobierno caería. Pero cuando la flota llegó a su destino, la Casa Blanca dio un giro de 180 grados, se puso abiertamente al lado de Londres e, incluso, propuso sanciones contra Argentina.

Al advertir que Washington formaba bloque con Inglaterra, los iberoamericanos se consideraron engañados y traicionados. Estados Unidos se encontró ante el interrogante de si estaba o no contra el neocolonialismo y su actitud demostró que sus intereses en Sudamérica eran sólo materiales. Se había hecho mofa de la doctrina de Monroe. Sobre el tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) firmado en 1947, y aplicado ya en 18 ocasiones (6 de ellas contra Cuba), decía la prensa mejicana: "Sólo funciona cuando sirve de pantalla a las intervenciones militares de EE.UU.". Muchos políticos hispanoamericanos llegaron inevitablemente a la conclusión de lo que ha ocurrido a Argentina puede pasarle a cualquier otra nación del continente: "Hemos descubierto de la noche a la mañana que nuestro sistema de seguridad no funciona, o lo que es peor, funciona en contra nuestra". Por eso se plantea ahora la creación de una nueva organización continental sin la participación de los EE.UU.



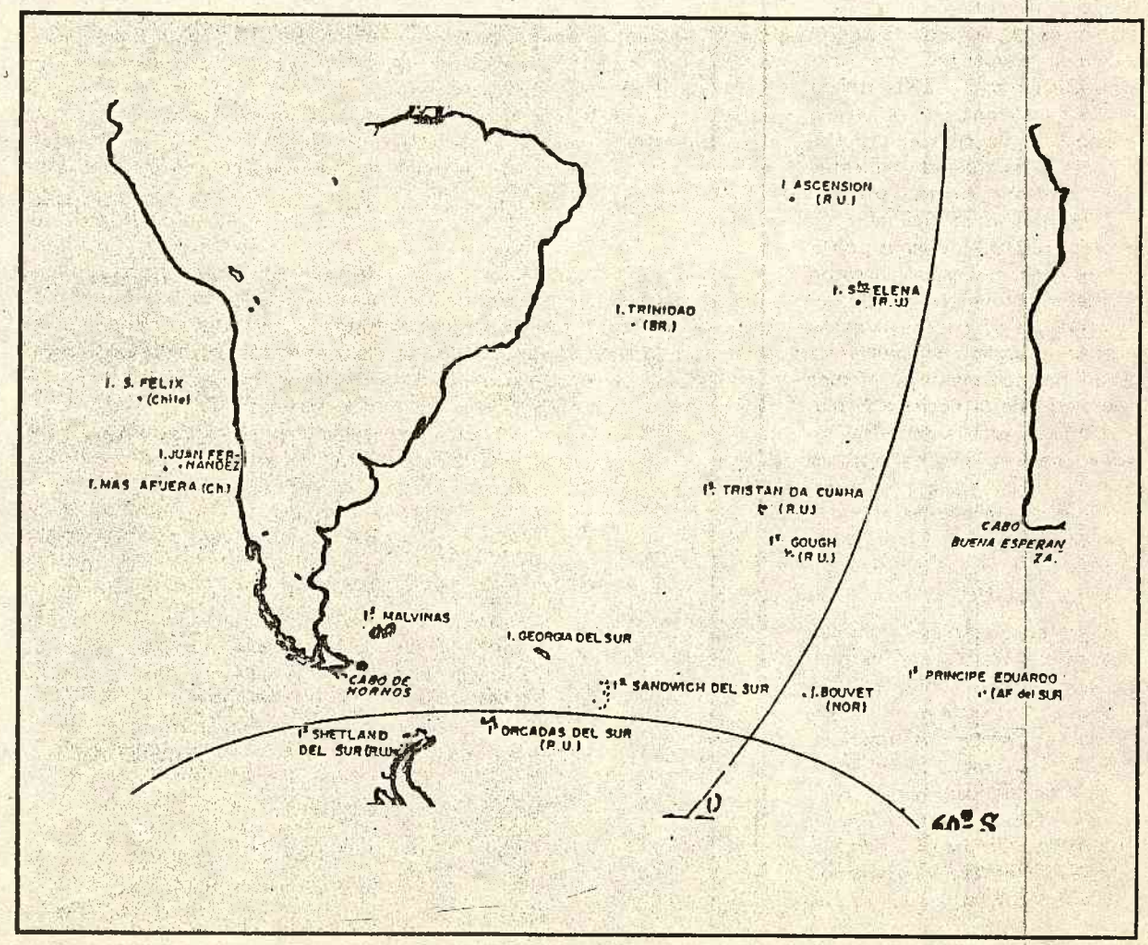
Todas estas vivencias, más claramente expresadas por los pueblos que por los gobiernos, despertaron vivos sentimientos antiamericanos en las dos Américas, cuyas consecuencias serán muy difíciles de atenuar, si bien Reagan trate meses más tarde de recuperar la confianza perdida, anunciando visitas y otorgando su voto a Argentina en las Naciones Unidas.

También la Unión Soviética ha jugado su papel. Las manifestaciones de Galtieri, el viaje a La Habana del Canciller Costa Méndez, la visita a Rusia del Ministro argentino de Agricultura, la entrevista al embajador soviético en la Casa Rosada, fueron unos claros síntomas de la apertura argentina hacia la URSS, con vistas a obtener una ayuda en el conflicto que, caso de haberse otorgado, hubiera sentado las bases para una futura presencia rusa en el país hermano.

De haber fructificado la oferta rusa, la obligada respuesta argentina hubiera proporcionado, tanto en caso de victoria como de derrota, la presencia soviética en la república y en las Malvinas, donde los rusos esperan:

- Conseguir puestos de escucha y acceso a puertos e instalaciones marítimas.
- Vender armamento como medio de presión política (los argentinos ya tienen helicópteros de fabricación rusa).
- Acceder a la inteligencia argentina; de forma especial sobre las actividades de los EE.UU. en Sudamérica.
- Prevenir el apoyo argentino al gobierno de El Salvador.
- Aumentar su penetración e influencia en el cono sur americano.

Aunque tal amenaza no se ha materializado, el bloqueo comercial occidental a instancias de Inglaterra ha lanzado a Argentina en brazos de la URSS, con la que ha intensificado sus relaciones comerciales como



contrapartida a falta de sus clientes tradicionales; Rusia ha sido testigo de la debilitación del bloqueo occidental y de la pérdida de confianza de Hispanoamérica hacia sus vecinos del norte.

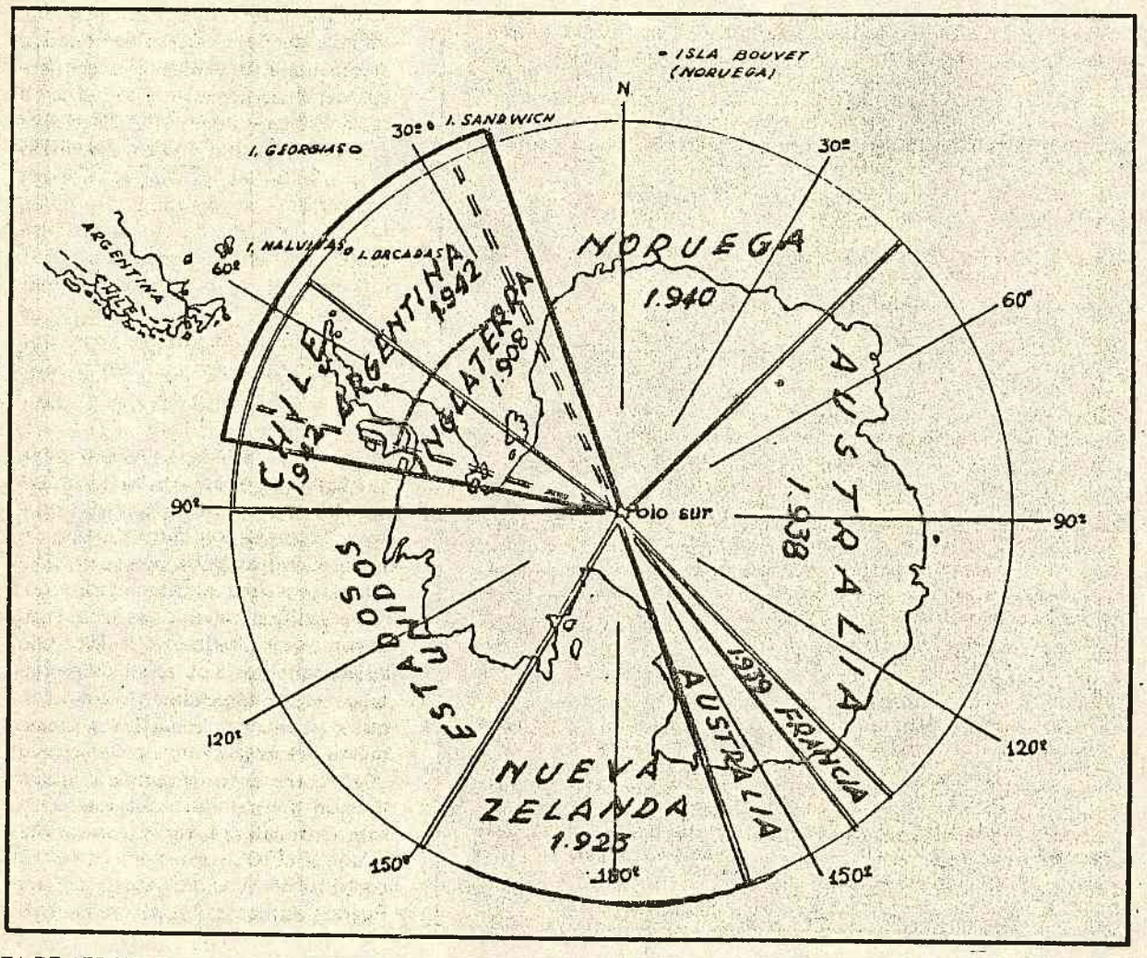
VALOR ESTRATEGICO DE LAS MALVINAS

Una mirada detenida a un mapa mundi pone de manifiesto que ante una situación de conflicto armado mundial, el Atlántico y el Pacífico sólo podrían mantenerse unidos a través de los estrechos de Magallanes y Drake, al sur de la Patagonia argentina. Es lógico pensar que el canal de Panamá quedase inmediatamente neutralizado y que el casquete polar ártico impidiese con sus hielos la navegación.

Y este paso obligado, por el que circulan anualmente 27 millones de trenes de mercancias, queda dominado por dos repúblicas, Chile y Argentina, que son las únicas potencias presentes en todo el cono sur americano (ver figura); más allá se extiende un continente inhóspito que está desnuclearizado y desmilitarizado. Así, pues, desde bases continentales se puede ejercer un control definitivo sobre el enlace marítimo del Cabo de Hornos sin que nadie pueda ejercer acción contraria salvo que disponga de una potente flota de portaviones o que domine las islas más próximas.

Pero las islas próximas escasean: en aguas del Pacífico los islotes más cercanos (Juan Fernández, Mas Afuera y San Félix), carecen de interés militar y se encuentran a 2.500 Km. de distancia.

En el Atlántico se ofrecen mayores posibilidades: El Reino Unido retiene la administración en las islas de Ascensión, Santa Elena y Tristán de Cuhna; salvo la primera, dotada de una base aeronaval utilizada por EE.UU., ninguna ofrece interés militar. Otras como Cugt, Bouvet, Príncipe Eduardo, Trinidade, Sandwich y Georgias del Sur, son islotes poco habitados a unos 3.000 km. de distancia media desde Cabo de Hornos.



CUADRO 1

HISTORIA DEL ARCHIPIELAGO

Las islas Sandwich, de sólo 300 Km.^{2} de extensión y sin población permanente fueron descubiertas en 1775 por James Cook; un siglo antes el español Antonio de la Roca había descubierto las Georgia, a las que bautizó con el nombre de San Pedro que aún se conserva en la toponimia argentina.

Las Malvinas, archipiélago formado por unas 200 islas o islotes con unos 12.000 Km.^{2} de extensión, parece que fueron descubiertas por Americo Vespucio en 1501 y ya aparecen en las referencias cartográficas de 1523; si bien los ingleses atribuyen su descubrimiento a Davis en 1529. El estrecho que separa sus dos islas mayores recibió el nombre de Falkland, que con el tiempo, se hizo extensivo a todo el archipiélago. Los franceses que comerciaban con la Compañía del Mar del Sur, en ellas establecida, comenzaron a llamarlas Malquinas y, con el uso, Malvinas. Esgrimiendo los derechos que le concedía el Tratado de Tordesillas, España hizo reclamación de su soberanía sobre las islas, lo que, al no ser reconocido por Inglaterra, provocó el ataque de nuestra flota a la ciudad de Port Egmont, con una violenta e inmediata reacción británica que a punto estuvo de desencadenar una guerra entre ambas potencias, si no hubiera sido porque España, dada su debilidad militar a fines del XVIII, tuvo que ceder en sus derechos por un pacto secreto o por simple abandono.

Por orden del Gobernador de Montevideo en 1811, fueron ocupadas por pescadores ingleses y norteamericanos, hasta que 9 años más tarde fueron desalojados por el corsario Jewett al servicio de Argentina que hizo en ellas su pabellón. La captura en 1831 de dos goletas americanas que faenaban en sus aguas y la ocupación de Puerto Soledad por una fragata inglesa consolidan la dominación británica que no llegó a ser total hasta la derrota del gaucho Rivero (que ha dado nombre a Puerto Rivero), que se resistió con las armas durante un año a las tropas inglesas.

Argentina se declaró independiente el 9 de julio de 1816 y, con ella, todos los territorios que los españoles administraban desde su suelo, incluyendo las Malvinas, que eran españolas en ese momento y estaban amparadas no sólo por los derechos de descubrimiento, sino por aquellos que otorgaba el Tratado de Tordesillas.

Desde 1834 hasta ya muy entrado el siglo XX, Argentina viene protestando y reclamando, sin recibir respuesta alguna desde Londres. En 1960 el Consejo de Seguridad de la ONU confirma que las disposiciones que hasta el momento ha dictaminado sobre descolonización son también de aplicación a estas islas. Las conversaciones al respecto se inician poco después, pero cuando el *Foring Office* anuncia a los malvineses la posibilidad de traspaso de soberanía se producen en Port Stanley y en Londres disturbios muy bien orquestados desde esferas oficiales; situación extraña, ya que era escasísimo el interés británico por la colonia, como lo demuestra el hecho de que en 1981 se iba a dar orden de retirarse de sus aguas al único buque asignado a la zona sin posible relevo por razones económicas. Por el contrario los malvineses encontraban en Argentina su segunda patria por donde circulaban libremente y de la que recibían hospitalización gratuita, servicio aéreo regular, becas de estudio y suministros de gas, petróleo y víveres.

En años siguientes se plantea la figura jurídica de la plataforma continental en cuyo entorno los argentinos incluyen el archipiélago, mientras los ingleses trazan en el mapa la plataforma de "sus" islas. Las posturas se hayan enfrentadas cuando un buque inglés confirma buenas perspectivas de yacimientos petrolíferos en la zona, lo cual agudiza aún más las tensiones: Argentina antepone a todo su soberanía; el Reino Unido, más flexible y negociador, trata de dar preferencia a la explotación de los recursos.

Tan sólo uno de esos archipiélagos, el de Las Malvinas, por su extensión y proximidad al estrecho y al continente, tiene una importancia estratégica en el control del paso entre ambos océanos. Ya que en las posibles bases en ellas instaladas se pueden realizar acciones aéreas, navales y de guerra electrónica para ejercer un control sobre esta única vía de enlace de las dos costas del continente sobre el Pacífico y el Atlántico; acciones que pueden o no contar con el apoyo prestado desde el continente.

ENSEÑANZAS DE LA GUERRA

A ambas naciones el conflicto les sorprendió sin la adecuada preparación. Si bien la Argentina tuvo la oportunidad de elegir el momento de iniciar las hostilidades, este tuvo más carácter político que militar; de no ser así no se hubiera efectuado el desembarco a comienzos del invierno austral, se hubieran suavizado previamente las relaciones con Chile, lo que hubiera permitido desplegar en las islas los reemplazos necesarios que entonces defendían la frontera andina y no reclutas bisoños, se hubiera hecho acopio de un material de guerra que pronto escaseó y se hubiera habilitado el aeropuerto de Port Stanley para que desde su pista actuaran los modernos aviones tácticos.

Por parte inglesa, la invasión supuso también sorpresa: Sus Fuerzas Armadas no estaban preparadas para hacer frente a conflictos de tipo diferente en teatros de operaciones lejanos, y prueba de ello es que durante la larga travesía las tropas tuvieron que realizar ejercicios de adiestramiento. Los servicios de inteligencia británicos han reconocido que desconocían la entidad y preparación del ejército argentino; se tuvo que recurrir urgentemente a la movilización general de todos los recursos nacionales para constituir la TASK FORCE. En pocos días se coordinaron los esfuerzos de las Fuerzas Armadas, los servicios auxi-

liares, la marina mercante y la industria civil, astilleros para acondicionar los buques y aviones expedicionarios, plataformas para helicópteros, grúas de izado, dispositivos de abastecimiento en vuelo, etc.

Organizada la fuerza era preciso hacerle operar tras viajes a lo largo de una larga y vulnerable vía de comunicación de 13.000 kilómetros con el sólo apoyo del enclave de la isla Ascensión.

Aunque parezca contradictorio más grave resultó ser para los argentinos vencer los 740 Kms. que separan el continente de las islas sin el concurso de una armada que permaneció en puerto. Algunos aviones, como los "Mirage", "Dagger" y "Super Etendard" se veían en la necesidad de reabastecerse en vuelo para cumplir su misión y regresar. Otros sólo podían permanecer unos minutos sobre la flota británica. ¿No hubiera cambiado el curso de la guerra el haber podido operar todos desde Port Stanley?

Partió Argentina de unos errores de base ya que ninguno de sus pronósticos se vio cumplido; nunca creyó en tan firme y decidida reacción británica. Tampoco supusieron que los norteamericanos tomasen parte activa en la contienda: confiados en la vigencia del TIAR esperaban su apoyo o, al menos, su neutralidad; erraron al suponer ayuda de sus vecinos que sólo se materializó por parte de Perú y por las promesas de Venezuela, no se levantaron protestas contra el colonialismo ni el imperialismo en los países del Tercer Mundo. Pone esto de manifiesto que los tratados internacionales sólo tienen valor si refrendan los intereses de alguno de los grandes. El apoyo americano a los británicos en el orden económico, político y diplomático se completó en el plano militar con una información exacta y oportuna, la cesión de la base de Ascensión y los suministros. Sin esta ayuda otro hubiera sido el resultado del conflicto. ¿Qué hubiese ocurrido si en vez de apoyar a Londres la Casa Blanca decide acudir en ayuda de Buenos Aires?

En círculos ingleses se opinaba durante la crisis que la falta de reacción argentina, particularmente de su flota, se debía a la problemática renovación y sustitución de sus buques, cuya pérdida supondría una grave mella en su posición como fuerza naval en América del Sur con grave perjuicio en su contencioso con Chile. Cerrados los mercados internacionales (ni tan siquiera depósitos auxiliares para los Mirage) Argentina se vio en la necesidad de mantener el esfuerzo contando sólo con los medios iniciales, clara lección para el futuro que aconseja no sólo diversificar las fuerzas de aprovisionamiento, sino potenciar las industrias nacionales o, al menos, introducir ciertos elementos propios (electrónica, por ejemplo) en los sistemas de armas importados para siempre tener la oportunidad de sorprender y no ser sorprendidos.

CUADRO 2

LA ANTARTIDA

La plataforma continental del archipiélago malvinense resulta de gran interés para la Gran Bretaña no sólo por su riqueza en petróleo, y la abundancia de "crill" (crustáceo muy rico en proteínas), sino por su proyección sobre ese desconocido y enorme continente que es la Antártida con 14 millones de Km.^{2}, en el que se supone se albergan las dos cuencas petrolíferas mayores del mundo y existen grandes reservas de oro, hierro, cobre, plata, molibdeno, cobalto y níquel.

Desde que en 1820 le descubriera el navegante ruso Bellingshausen hasta la firma del Tratado Antártico en 1959, fueron constantes las controversias por las reclamaciones de diversos países cuyos aventureros e investigaciones habían explorado el más hostil de los continentes: entre 1908 y 1942, Argentina, Australia, Chile, EE.UU., Francia, Gran Bretaña, Noruega y Nueva Zelanda, exhibieron sus derechos sobre esas tierras por razones de proximidad geográfica o derivados de su exploración. El Año Geofísico Internacional de 1957-58 abrió los cauces para la materialización del Tratado Antártico al que se adhirieron posteriormente otros países, entre ellos España, que a finales de 1982 ha enviado un buque laboratorio a esas tierras.

El acuerdo firmado entró en vigor en 1961 para un periodo de 30 años y establece que a partir del paralelo 60 de latitud sur se crea una zona desnuclearizada, abierta a la cooperación científica internacional exclusivamente. Sin que queden extinguidas las reivindicaciones entonces existentes, se prohíben otras nuevas y se fija que las acciones desarrolladas durante los 30 años de vigencia no podrán nunca esgrimirse para ratificar soberanía sobre esos territorios.

En el gráfico ajunto, se indican las zonas reivindicadas por los distintos países y los años en que consideran que efectuaron la reclamación oficial. Puede observarse que el sector a que aspira Inglaterra se superpone a los reclamados por Argentina y Chile, los cuales, a su vez, se solapan.

A medida que se aproxima el 22 de junio de 1991, fecha en que caduca lo acordado, se suscitan mayores presiones para ocupar lugares de privilegio, no sólo porque se trata del futuro aprovechamiento de una riquezas no renovables bajo su suelo y otras renovables bajo sus aguas, sino porque los miembros del Tercer Mundo han protestado ante la ONU sobre pretendidos derechos de ciertos países, arguyendo que las riquezas del Sexto Continente no son privilegio de unos pocos, sino patrimonio de la humanidad.

Si bien Argentina dispuso de la sorpresa inicial y disfrutó temporalmente de superioridad aérea, se puso de manifiesto durante las operaciones que la Casa Rosada fue a rastras de los acontecimientos o, lo que es lo mismo, que Inglaterra llevó la iniciativa en todo el conflicto. Dejando constancia de la admiración que han despertado los aviadores argentinos por su bravura y tenacidad, el planteamiento y ejecución de la guerra malvinesa permite pensar en una deficiente e imprevisora logística, la presencia de tropas poco instruidas y desconocedoras de las tácticas del combate nocturno, la inadecuidad de gran parte del armamento terrestre prestado a la defensa, el fallo o desacertado empleo de los misiles, de las comunicaciones y de las medidas y contramedidas electrónicas; se puso de manifiesto la ineficacia de una flota refugiada en puerto por la presencia de los submarinos nucleares británicos a los que no sortearon los sumergibles de Puerto Belgrano, la falta de una guerra de minas que hubiera impedido o al menos dificultado el acceso por el Canal de San Carlos y hubiera restringido los movimientos de la flota inglesa.

En el aspecto aéreo hay que considerar que el escaso radio de acción de los aviones justifica la falta de selección de objetivos, pero no atenúa que las bombas arrojadas desde el aire no explosionasen porque las espoletas eran inadecuadas a las modalidades del ataque; ¿Por qué no se efectuaron ataques aéreos contra la cabeza de playa de San Carlos a las pocas horas de efectuarse el desembarco? ¿Cómo es que no actuó la fuerza aeromóvil argentina?

Por parte inglesa, se puede afirmar que un porcentaje muy elevado de su victoria se debe a la aportación americana, aunque Londres trate de minimizarla. Gracias a ellos dispusieron en ocasiones de una alerta aérea lejana que completaba la escasa información facilitada por los radares de los buques británicos. Contó el Reino Unido con una potente Task Force manejada por personal entrenado que sacó el máximo provecho de los adelantos modernos, lo que confirma que en la guerra actual prima más la tecnología (que incluye la preparación técnica y táctica de los combatientes) que la cantidad. Estableció una dirección única de las operaciones bajo control del gobierno mediante la intervención de un Gabinete de Crisis asesorado por los Jefes de Estado Mayor cuyas decisiones llegaban a los mandos operativos expedicionarios en forma de directrices muy flexibles para no coartar su libertad de acción.

Ya en el Atlántico Sur un cuidado sistema de comunicaciones permitió el control y la coordinación de los diversos medios empleados en la defensa aérea, ataques al suelo, bloqueo submarino, desembarcos aéreos y anfibios, rescate de tripulaciones, evacuación de heridos, avituallamiento, defensa antiaérea, etc.

Aunque los británicos no lo reconocen, y si lo hacen aseguran que modificaban continuamente su emplazamiento para reducir su vulnerabilidad, mantuvieron su flota muy cerca del archipiélago y por tanto, al alcance de la aviación argentina a la que inicialmente valoraron muy por debajo de su capacidad combativa contra la que opusieron una cobertura aérea de sólo 20 aviones en los días iniciales. La Fuerza naval británica nunca consiguió superioridad aérea y los C-130 argentinos pudieron operar hasta horas antes de la rendición del General Menéndez después de haber transportado a las islas 435 toneladas de carga. Tampoco los Nimrod y los Vulcan estuvieron a la altura de las circunstancias y los resultados de sus acciones fueron pobres. Sólo la buena actuación de los Harrier, flexibles y versátiles, ha paliado el error británico de sustituir los antiguos portaaviones como el "Ark Royal" por portaeronaves; a ello se ha llegado por los recortes presupuestarios de la defensa, de la misma manera que ha obligado a construir buques estructurales más débiles con metales ligeros, como el aluminio, que resultan más económicos por su consumo de combustible, pero menos resistentes al fuego de las modernas armas.

Aunque se ignora, por su imposible valoración, el esfuerzo económico de ambos bandos, el conflicto ha dejado unas secuelas de carácter financiero que obligará al Reino Unido a grandes desembolsos para garantizar la defensa, del archipiélago en el futuro. La construcción de un aeropuerto moderno (7 mil millones de pesetas) resulta imprescindible para mantener en las Malvinas una guarnición permanente y rotatoria de un millar de hombres apoyados por seis destructores y fragatas y un submarino. Todo ello supone un gasto anual de 150 millones de libras (más de 30 mil millones de pesetas al cambio actual) que no queda contrarrestado por la posibilidad de disponer de campos de ejercicios reales para los tres ejércitos.

Aunque el conflicto ha demostrado que aún se pueden vivir en el siglo XX aventuras victorianas de imperio, también ha puesto de manifiesto la capacidad de una nación para movilizar en pleno sus recursos de defensa de la dignidad nacional ofendida. Más que contra los argentinos, los ingleses lucharon contra la distancia y los elementos y pusieron a prueba su capacidad de improvisación respaldada por una preparación profesional de la que no se puede prescindir en las crisis actuales. ■

ISLAS MALVINAS: APUNTES SOBRE LA ACTUACION DE LAS UNIDADES DE TIERRA

JOSE GONZALEZ PARADIS, Comandante de Artillería DEM.

ANTECEDENTES

Las operaciones militares se iniciaron con el desembarco, a las 2200 horas del jueves día 1 de abril, en Port Stanley, de un comando argentino de Infantería de Marina. Este, se hizo inmediatamente con el control, tanto de las instalaciones portuarias situadas en Cabo Penbroke (a 5 kilómetros de la ciudad), como del aeropuerto, reduciendo a la unidad militar británica allí destacada.

A las 0700 horas del día 2 de abril, se produjo el desembarco definitivo de tropas y el aterrizaje de aviones de transporte. Los efectivos argentinos de la operación, se cifran en unos 5.000 hombres.

Una vez consolidada la toma de las Malvinas, se logró, en pocos días, reunir abastecimientos suficientes (víveres) para resistir un asedio de varios meses.

El día 22 de abril, el Presidente de la República Argentina, en su calidad de Comandante en Jefe del Ejército, visita las Islas Malvinas.

PRIMERAS ACCIONES BRITANICAS

El domingo, día 25 de abril, los británicos se apoderan de las Islas Georgias del Sur. Con anterioridad y para preparar esta acción, desembarcó en las Islas un Comando compuesto por 12 hombres.

El día 9 de mayo, la Royal Navy lleva a cabo un bombardeo contra Puerto Argentino, participando en la acción, helicópteros Sea-King en intentos de desembarco que son rechazados.

El martes 11 de mayo, hay un nuevo intento de desembarco helitransportado británico que nuevamente y con un balance de 200 bajas es rechazado.

El "bloqueo total" inglés a las islas, ya decretado con anterioridad, deja mucho que desear; en realidad, los aviones de transporte C-130 Hércules, escoltados por cazabombarderos Mirage, lanzan su carga de suministros, en una especie de puente aéreo prácticamente ininterrumpido.

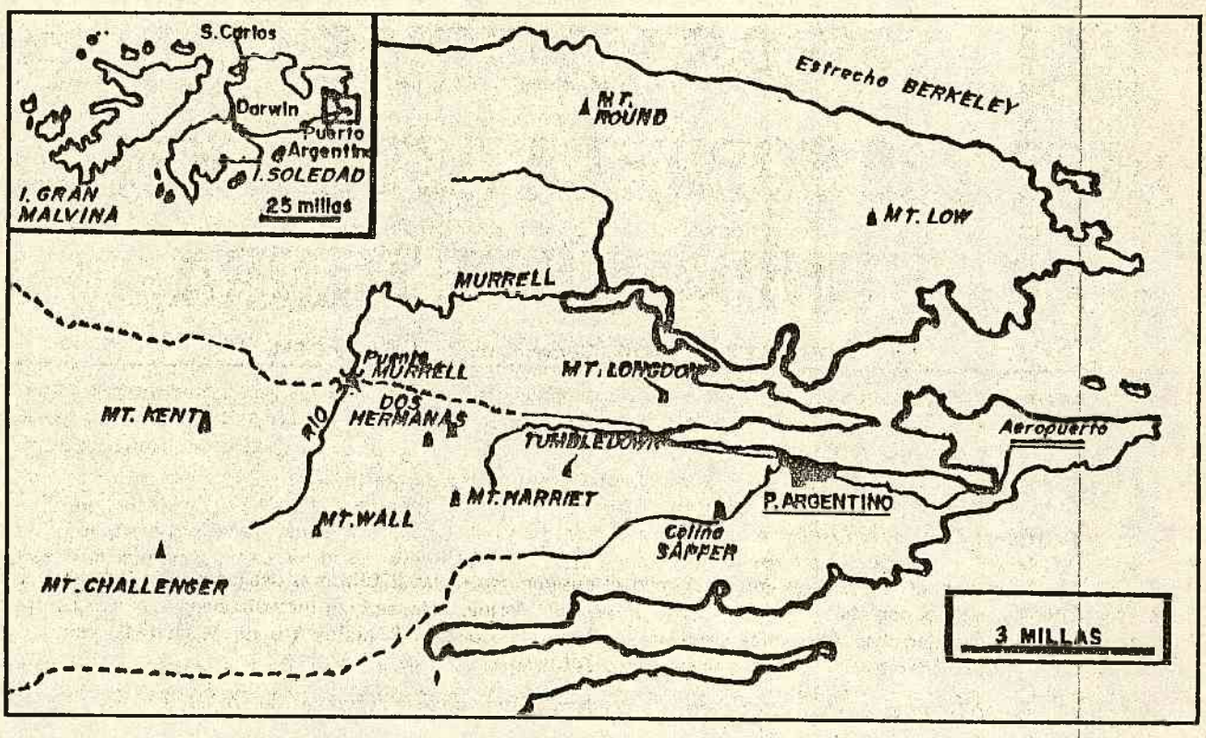
En la noche del 14 al 15 de mayo, comandos de la Royal Marine desembarcan en la isla Borbón, situada al Norte de la Gran Malvina. Los 120 hombres que lo componían, atacaron a los aviones argentinos, destruyendo también, antes de retirarse, los depósitos de combustible y municiones.

DESEMBARCO EN SAN CARLOS

Al anochecer del día 20 de mayo, la Flota británica bombardeó la zona de Puerto Argentino, mientras que los Harrier lo hacían en la bahía del Zorro de la Malvina Occidental, en acciones de hostigamiento y diversión, con objeto de minar la moral y confundir a los defensores.

Los buques anfibios británicos se dirigieron desde el extremo oriental de la "zona de bloqueo" de las Islas Malvinas, hacia el lugar de reunión, con los cuatro escoltas que iban a darles protección durante el desembarco.

Mientras la flotilla británica, unos 20 buques en total (incluidos los de apoyo), entraba por el norte en el Canal de San Carlos pocas horas antes de la medianoche, se procedía, por parte de otras fuerzas, a lanzar



ataques de diversión sobre puntos que, al parecer, fueron los siguientes: Bahía del Zorro, Puerto Darwin, Puerto Luis y Fanning Head (a unos 10 kilómetros de San Carlos). En este último, sorprendieron a la guarnición argentina, de unos 50 hombres, hicieron 9 prisioneros y los demás lograron escapar.

Aprovechando la oscuridad, la fuerza anfibia penetró en el Canal de San Carlos con tres escoltas que comenzaron a bombardear la zona de Fanning Head, mientras el cuarto escolta permanecía vigilando el estrecho.

La Bahía de San Carlos, resguardada del mal tiempo, disponía de buenas playas y de una colina que, dominando el conjunto, podía servir de observatorio. La guarnición era de unos 50 hombres.

A las 0200 horas del viernes día 21, los británicos iniciaron el desembarco en tres playas: San Carlos, Puerto San Carlos y en la vecina bahía de Ayax. La sorpresa fue total, para asombro de los mismos británicos.

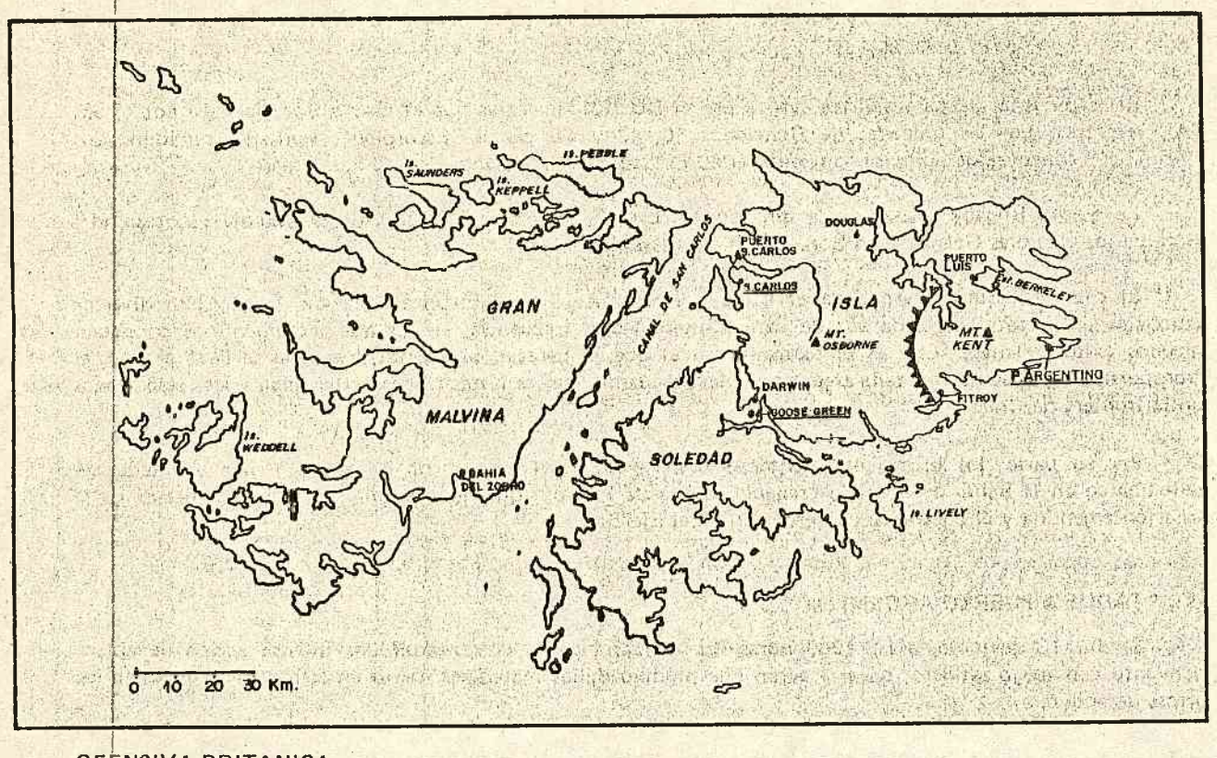
Establecidas dos cabezas de playa y mientras los marines y paracaidistas iban tomando posiciones en tierra, al orto, comenzó un segundo desembarco, helitransportado, en la población de San Carlos, donde los ingleses se encontraron con la débil resistencia de una Compañía argentina que momentos después se retiraba. Este desembarco que se inició a las 0530 horas, finalizó cuatro horas más tarde, dando tiempo a poner en tierra todo el cargamento de los buques de asalto anfibio "Fearless" e "Intrepid" (carros ligeros, vehículos blindados, armamento y diverso material de aprovisionamiento, incluidos víveres y agua). El número de soldados británicos desembarcados en San Carlos, se calcula entre 2.000 y 3.000.

El General Menéndez, teniendo en cuenta, quizá, que el objetivo fundamental seguía siendo Puerto Argentino y que los efectivos desplegados, unos 10.000 hombres, eran suficientes para controlar el avance inglés, no contraatacó.

El domingo, día 23 de mayo, tropas de Infantería de Marina y de Ejército argentinas, mantuvieron duros combates con los británicos, resguardados en una zona peñascosa que hacía imposible la utilización de carros de combate.

El lunes, día 24 de mayo, los argentinos reconocían la consolidación inglesa de una cabeza de plaza, en San Carlos, de 10 kilómetros en dirección E.—O., por 15 kilómetros en dirección N.—S.

El 25 de mayo, continuaron los combates sin resultado positivo.



OFENSIVA BRITANICA

Los ingleses deciden llevar a cabo una ofensiva en 2 fases:

- 1.ª Fase: Puerto Darwin
- 2.ª Fase: Puerto Argentino.

Manteniendo aislada a la guarnición de la Isla Occidental.

Hay pocas posibilidades de trasladarse por tierra desde Puerto Darwin a Puerto Argentino (únicamente existe una carretera de tercer orden). Entre ambas poblaciones está la nunca mejor llamada "tierra de nadie".

En la madrugada del día 27 de mayo, a las 0600 horas, los británicos lanzan sus primeros paracaidistas helitransportados en la zona de Darwin. El 2.º Bón. de paracaidistas ataca Puerto Darwin que fue abandonado por las tropas que lo defendían, para unirse a la defensa de Goose Green. Después de 24 horas de lucha, las tropas argentinas se rendían.

En este momento comienza la 2.ª Fase: Puerto Argentino, para la que ya se cuenta en la Isla con unos 7.500 hombres, más otros 1.000 que se añadirían en breve plazo, procedentes de Inglaterra.

En la proporción hacia Puerto Argentino, el mayor obstáculo estaba representado por el Monte Kent.

El lunes 31 de mayo, los 3.000 hombres procedentes del "Q.E.2" habían desembarcado a unos 9 kilómetros de Puerto Argentino (muy probablemente en el estrecho Berkeley) para unirse al resto de las fuerzas en el cerco a la capital.

Mientras tanto, las primeras tropas británicas ya se encontraban combatiendo en la zona de M. Kent, a unos 20 kilómetros de la capital, donde confluyeron tres columnas británicas, desde el N., NO. y SE.

A partir de la ocupación de M. Kent, la operación se concibió en tres direcciones:

- A — Harriet — Thumbledown.

- B — Longdon — Wireles Ritdge.
- C — Murrel — Cortley Hill.

El tercer Bón. de paracaidistas avanza por el NO. (C), mientras que el cuarto Bón. lo hace por el SE. (A), reforzado por las unidades de Comandos 40, 42 y 44, carros "Escorpión", vehículos semiblindados "Scimitar", convoyes de aprovisionamiento, el 40 Escuadrón Real de Ingeniería y apoyo aéreo.

La quinta Brigada avanza en la dirección B. Está formada por el II Bón. de la Guardia Escocesa, el I Bón. de los Guardias Galeses y un Bón. de fusileros Gurkhas.

El día 6 de junio, terminaba el cerco a Puerto Argentino. En esta situación, se registran diversos combates entre patrullas, cada vez de mayor intensidad y frecuencia, en los que los argentinos consiguen algunos éxitos relativos. Este es el momento en el que, al parecer, se intentó, luego no se llevó a cabo, el transporte de tropas de montaña argentinas a la retaguardia inglesa (éstas tropas pertenecían a las estacionadas en la frontera de Chile).

Por su parte, los británicos intentaron llevar a cabo, el martes día 8 de junio, una operación de desembarco en la Bahía de Puerto Agradable (Bahía de Fitzroy) que no consiguieron, por la actuación de la aviación argentina y el contraataque de unidades del Ejército.

EL ATAQUE A PUERTO ARGENTINO

El día 13 de junio, a las 1000 horas, las fuerzas inglesas comenzaron una intensa acción de ablandamiento con fuego artillero, naval y aéreo que produjo daños materiales, tanto en la artillería, como en las armas de apoyo.

A las 2230 horas del mismo día, iniciaron un ataque de gran envergadura, explotando principalmente su capacidad tecnológica para el combate nocturno.

A las 0500 horas del día 14, los ingleses consiguieron romper el frente defensivo y penetrar en la posición argentina. Al mismo tiempo, fuerzas especiales helitransportadas realizaban un envolvimiento vertical y tomaban posiciones en la retaguardia de la posición defensiva, constituyendo un cerco prácticamente imposible de romper y obligando a un cambio de frente de difícil concreción. El empleo de helicópteros, especialmente aptos para misiones nocturnas, fue masivo y permitió a los ingleses una gran movilidad, con un mínimo degaste de sus tropas.

Mientras se realizaban los movimientos de tropas mencionadas, la artillería inglesa, con fuego sobre objetivos bien determinados y los helicópteros de ataque, efectuando fuegos de apoyo con singular eficacia y continuidad, debido a lo avanzado de sus sistemas de arma, destruyeron la artillería argentina y afectaron sensiblemente las comunicaciones, reduciendo de forma determinante la capacidad combativa de los defensores. Al las 0900 horas del día 14, habían conquistado las alturas clave de la defensa. El combate continuó empleando las reservas, hasta que a las 1400 horas, la situación defensiva se tornó insostenible.

A las 1500 horas se produjo un alto el fuego, sin acuerdo previo, que permitió al Comandante de la guarnición militar, realizar la evaluación correspondiente y determinar que era imposible continuar la resistencia, sin producir un derramamiento de sangre inútil. En función de lo expuesto, se concertó el alto el fuego definitivo, decisión que comprendía únicamente las acciones que se desarrollaban en el área de Puerto Argentino.

ALGUNAS CONSIDERACIONES GENERALES

- En principio, Argentina mantiene en las Islas fuerzas terrestres, solidamente instaladas y susceptibles de apoyo logístico y operativo, tanto por vía naval, como por vía aérea, debido a su relativa proximidad al Continente.

  Inglaterra, en principio, está en condiciones de inferioridad cuantitativa, toda vez que el número de hombres utilizado es inferior al argentino, que se calcula aproximádamente en unos 10.000 hombres (todos los manuales apuntan que la fuerza atacante debe disponer de una superioridad de,

por lo menos, 3 a 1, además de contar con superioridad aérea). La fuerza británica no reúne ninguno de estos requisitos. En este contexto, es evidente que los británicos tenían que sufrir unas pérdidas, derivadas de la colocación en tierra de una fuerza cuantitativamente inferior, sin superioridad aérea local y con la desventaja de una logística problemática.

— El ejército argentino, por otra parte, estaba falto de preparación para el tipo de combate que le esperaba. Inicialmente se ordenó contara con raciones para 180 días y que quedara abastecido con módulos de munición de todo tipo para 60 días de combate.

Por falta de organización logística no pudo cubrirse esta previsión; problema que se acentuó, cuando se decidió reforzar la guarnición inicial compuesta por 8.000 hombres. Los 3.000 hombres, aproximadamente, que se enviaron de refuerzo, únicamente llevaron munición para 3 días de combate.

Cuando dio comienzo el bloqueo naval inglés, el puente aéreo argentino llevó víveres y ropa, pero casi nada de armamento y munición.

— La Infantería de Marina argentina fue la única fuerza en tierra que era veterana. El Ejército había licenciado al reemplazo con 1 año y medio de servicio; por ello, muchos soldados contaban únicamente con 2 meses de instrucción. Apercibidos de ello, después de los combates en San Carlos, los ingleses desbordaron al Batallón de I.M., obligándole a retirarse combatiendo para no quedar embolsado.

— Se ha criticado mucho que la defensa de Puerto Argentino fuese una defensa estática, sin embargo, se puede decir en su descargo que:

- Después de Ganso Verde, la Fuerza Aérea argentina se quedó sin Pucaras y helicópteros, lo que privó a las Fuerzas Terrestres de apoyo aéreo. Se acabaron también, los misiles tierra-aire.
- Una Sección de Infantería de Marina, destacada del V Bón. en la Isla de Borbón, que tenía como misión la defensa de la misma, fue sorprendida por un ataque de Comandos ingleses que destruyeron 13 Pucaras.
- El E.M. de la Armada propuso, ya que no se disponía de minas para la defensa del Canal de San Carlos y en el Estrecho no había artillería pesada, llevar allí el "Belgrano" para situarlo como Batería flotante. Esta propuesta no se aceptó por no exponer al buque que posteriormente, como se sabe, el día 2 de abril, fue torpedeado por el submarino británico "Conqueror".

CONCLUSIONES:

— Los combates en tierra, se caracterizaron por una mezcla de rápidas marchas y audaces ataques helitransportados, utilizando armas muy modernas.

— El desenlace ya conocido de los acontecimientos en las Malvinas, fue consecuencia de la desproporción en material y capacidad combativa del Ejército de Tierra que defendió Puerto Argentino.

La superioridad de las fuerzas inglesas, en medios y tecnología, fue clara muy especialmente en lo que se refiere a capacidad para el combate nocturno: equipos especiales para visión nocturna, tales como visores y miras de infrarrojos, sistemas láser de puntería, guiadores de misiles, etc.

— Los argentinos, aparte de no haber valorado la capacidad de reacción británica, carecían de unidades de élite y tuvieron que afrontar, con reclutas jóvenes y mal instruidos, a los soldados profesionales británicos.

No cabe duda de que la actuación del Ejército argentino en las Islas Malvinas ha constituido una sorpresa y que su moral no estaba a la altura de las circunstancias.

— Consecuencia del conflicto, es también, el hecho de que el Comandante en Jefe del Ejército, pretende revitalizarlo, dotándolo de los medios necesarios y acrecentando su moral y el nivel de adiestramiento.

ASPECTO NAVAL DE LA GUERRA DE LAS MALVINAS

JOSE LUIS TATO, Capitán de Navío

Apesar de que ya ha transcurrido un tiempo considerable desde la terminación de la llamada guerra de las Malvinas o del Atlántico Sur, aún no contamos con todos los elementos de juicio necesarios para realizar —al menos en el aspecto naval— un análisis lo suficientemente completo de las operaciones realizadas que permita extraer unas consecuencias lo bastante amplias para sentar unas bases que permitan una comparación con la doctrina aeronaval hasta ahora vigente y obtener las conclusiones precisas que la ratifiquen o aconsejen su modificación. Esta falta de dichos elementos de juicio estriba en que sólo contamos con los datos del bando británico, y muy pocos, por no decir ninguno, por parte argentina.

Sin embargo, han concurrido unos hechos claramente definidos que avalan, sin lugar a dudas, la permanencia de determinados principios de la guerra en el mar: el concepto de Mando —que lleva en sí la decisión y la coordinación y la adecuada facultad de delegación del mismo—, la bondad de las comunicaciones, la logística y el adiestramiento de la fuerza. Y todos estos principios brillaron desde el comienzo de las operaciones en la parte británica, ya que pese al heroísmo a raudales, acometividad sin límites y gran audacia de los argentinos, en especial su aviación, no pudieron éstos desarrollar con la amplitud necesaria la estrategia adecuada para cumplir con la finalidad de conservar el archipiélago, bien por la disuasión —se valoró erróneamente la capacidad y voluntad de reacción del Reino Unido y su tenacidad— o bien por efecto de las armas. Los argentinos emplearon una estrategia que está de moda —si bien es antigua— la llamada estrategia de *atrición* y cuyos resultados, aparte de esta realidad, no se presentan, en general, como halagüeños.

Otra fue la estrategia de los británicos, apoyada por una experiencia considerable —a través de varios siglos— en el manejo de las Flotas lejos de su territorio metropolitano, por lo que sus mandos no se encuentran en un ambiente desconocido, por así llamarle, si tienen que actuar en estas condiciones, como así ocurrió en este conflicto, y fruto de esa experiencia es su capacidad de organización y de adecuación de los medios necesarios para cumplir la misión, desde el *saber estar* en la mar hasta el asegurar un suministro regular y a tiempo a todas sus unidades mediante un puente de aprovisionamiento constituido en su mayor parte por buques puramente mercantes requisados y acondicionados en cuestión de días, e incluso horas, para una misión oficial y peligrosa. Por ello, hay que reconocer también, a la vista de su actuación, que la Marina mercante inglesa está preparada para estos eventos, y constituye la cuarta arma de la Defensa Nacional del Reino Unido, país éste que tiene ideas muy claras y pragmáticas sobre lo que significa el ser una nación marítima.

La logística fue, a nuestro juicio, el principal caballo de batalla, ya que pese a la base avanzada de la isla de la Ascensión, hubo que situar y mantener un material y unos efectivos considerables a una distancia de más de ocho mil millas de la metrópoli, fuente principal de suministros. Un aspecto muy importante de este problema fue el abastecimiento de combustible en la mar a diversas unidades, las más de las participantes en las operaciones. Así como para los buques mercantes y de transporte no había mayor dificultad, una vez que les instalaron las tomas de petróleo, sí lo hubo para las unidades menores, como destructores y fragatas, en cuanto a la frecuencia de reabastecimiento, ya que por razones de estabilidad —dadas las condiciones meteorológicas— no era aconsejable que sus tanques quedasen por debajo de la mitad del relleno, y ello trajo como consecuencia que la velocidad de la fuerza no sobrepasase los 15 nudos. Todos estos hechos y su perfecta sincronización avalan nuestro juicio acerca de la gran dosis de organización y de adiestramiento de los británicos, ya que hay que tener también en cuenta que en cierta medida, los buques británicos han sido diseñados en cierto modo para una guerra en el ámbito europeo, y no está previsto, en consecuencia, que hayan de afrontar prolongadas permanencias en la mar, y este aspecto que en principio parece algo trivial, está siendo muy tenido en cuenta en los proyectos de nuevas construcciones.

Pero hechas estas breves consideraciones de tipo general, quizás sea más conveniente a los efectos de obtener ciertas conclusiones, el hacer un breve repaso, no de los acontecimientos en sí, sino más bien de los distintos factores y medios que concurrieron en el desarrollo del conflicto, hasta el momento en que las autoridades argentinas decidieron llegar al alto el fuego. Trataremos de forma somera alguno de estos elementos y factores.

Las Flotas en presencia.— Ante todo, y con carácter de generalidad, surge la pregunta de la adecuación, de la preparación de la Fuerza, por ambas partes, a un teatro de operaciones distinto (por sus características peculiares, tanto en distancias como en meteorología) de los que siempre han sido habituales, al menos con carácter decisivo de las operaciones. Y en este caso, la zona de las Malvinas iba a ser en sí misma y por sí misma, el escenario en cuyo exclusivo entorno se iban a decidir desde la primera a la última palabra. La primera ya había sido dicha por parte argentina, y la última fue pronunciada por parte de los ingleses, que además tuvieron de su parte, en forma inesperada y no prevista, unos factores muy importantes para el cumplimiento de su misión.

Ahora bien, en cuanto a los argentinos, su Flota sí sabía moverse y operar en aquellos parajes, análogos a los circundantes a las tierras antárticas y magallánicas, en las que tiene asignada, creemos, una misión muy concreta, pero la Flota argentina, sus buques, no actuó en fuerza, y este hecho de su práctica inmovilidad, ha llamado poderosamente la atención. Los motivos permanecen aún, al menos para nosotros, en el campo de las suposiciones, y de ellas recogemos las siguientes:

a) La salida de la Flota estaba condicionada a la operatividad del portaviones *25 de Mayo,* que al parecer no era muy elevada, debido a la reparación o acondicionamiento a que estaba sometido. En estas condiciones, y al no tener cobertura aérea, los demás buques argentinos poco podían hacer, teniendo enfrente a dos portaeronaves.
   Además, esta salida constituía la típica acción de *Strike,* en el sentido de ir a buscar a la Fuerza Operativa británica y por medio de la aviación embarcada, destruir a los dos portaeronaves ingleses, en cuyo caso la guerra estaba prácticamente ganada, con el casi único riesgo de los submarinos nucleares británicos, cuya presencia también influyó notablemente en esta ausencia, sobre todo después del

85

hundimiento del crucero *General Belgrano,* hecho concebido como un factor disuasorio, además o defensivo por parte inglesa.

b) Aún en el caso de haber estado listo el *25 de Mayo,* era bastante aventurado correr el riesgo de un descalabro, no solamente ya cara a las Malvinas, sino principalmente teniendo en cuenta al equilibrio con otras potencias navales del hemisferio sur americano.

¿Qué hubiera ocurrido si la Flota argentina, eligiendo el momento adecuado –que estaba en sus manos– y en coordinación con la Aviación, tanto naval como del Ejército del Aire, hubiese presentado batalla? . Coincidimos con unas recientes declaraciones del almirante Woodward, jefe de la fuerza expedicionaria británica, en el sentido de que las cosas se le habrían puesto muy difíciles al Reino Unido, pues dada la superioridad aérea argentina, el *Hermes* y el *Invencible* eran presa relativamente fácil para el bando argentino. Pero esta situación no se produjo, afortunadamente para Gran Bretaña, por dos motivos esenciales:

La Flota argentina, por las razones que sean, no salió a la mar.

Los argentinos no prolongaron la pista del aeródromo de Puerto Argentino, o Port Stanley, para que sus aviones de combate actuaran desde dicha base, neutralizando a los ingleses y atacando continuamente a los transportes de tropas, acción fundamental para evitar un desembarco anfibio.

¿Y qué decir de los británicos? ¿Estaban preparados para actuar en un teatro tan inhóspito en todos los aspectos? . Específicamente, podríamos decir –con las correspondientes cautelas– que no, pero ello tampoco constituye una dificultad insalvable para ellos, dada su facilidad de adaptación a cualquier circunstancia naval debido a que desde siempre los ingleses han tenido una ejecutoria eminentemente naval para llevar a cabo sus empresas, tanto militares como comerciales. Poseen, por así decirlo, una conciencia y una experiencia indeleblemente grabadas en su forma de ser, de pensar y de actuar, de la que han hecho gala y fortuna en todo momento y lugar a lo largo de la historia de este pueblo tan singular y estirado. Y desde estas cualidades nace la tenacidad, que es una característica inherente a los problemas del mar. El que no es tenaz en el mar, y más si depende de él, difícilmente puede remontar las adversidades que aquél comporta. En este orden de ideas subyace la explicación de cómo y por qué los británicos se desenvolvieron con gran soltura en un ambiente geográfico, estratégico y logístico que en principio les era muy adverso, pero al que supieron dar la vuelta, y más teniendo en cuenta las facilidades que, por suerte les brindaron sus oponentes en este sentido al no mover su Flota.

Pero es que además, y por último, los ingleses aplicaron correctamente los principios fundamentales de la estrategia, apoyándose siempre en la iniciativa. Estos principios fueron:

- La previsión, que lleva consigo la meticulosa elaboración consciente de los planes de operaciones.
- La preparación, en cuanto a la concentración de las fuerzas de manera que puedan manejarse en el tiempo deseado de acuerdo con los planes, y
- La ejecución, consistente primero en el despliegue y después en las maniobras de conjunto, tanto de diversión como de acción para la consecución directa de objetivos parciales que, integrados, lleven al objetivo final.

Los misiles.– Este es un tema cuya discusión por los expertos está aún bastante lejos de haber concluido. De los misiles *Exocet AM-39,* cinco fueron disparados por los aviones *Super Etendard* de la Aviación argentina, y de ellos solamente dos hicieron blanco en dos buques, hundiéndolos, el *Sheffield* y el *Atlantic Conveyor,* con una notable peculiaridad en cada caso. El misil que hizo blanco en el *Sheffield* no explotó, aunque perforó las planchas del costado del buque, y el gran incendio subsiguiente al impacto fue provocado por el combustible residual del misil y con tan mala suerte para la unidad inglesa que este fuego se extendió a todo el buque a

través de los cables de conducción eléctrica, dejándole sin comunicaciones interiores y sin energía para los equipos de contraincendios. Al parecer, el buque llegó a ser remolcado, ya prácticamente inerte, pero ante las averías sufridas por el incendio, se decidió hundirlo.

En cuanto al *Atlantic Conveyor,* fue hundido por un misil disparado contra el portaviones *Hermes* que en una acción imprudente prestaba apoyo cercano a aquél mientras realizaba las operaciones de desembarco del material aéreo que transportaba, principalmente helicópteros. En el portaviones detectaron el lanzamiento del misil, desviándole de su rumbo por medio de ECM y de *chaff,* pero dado el magnífico blanco radar que ofrecía el mercante, sin ECM ni *chaff,* atrajo irremediablemente hacia sí al misil.

En cuanto a los otros tres misiles lanzados desde aviones, fueron desviados desde sus blancos mediante las ECM, y solamente un misil lanzado desde tierra averió seriamente, aunque sin hundirlo, al destructor *Glamorgan.*

¿Qué se deduce de todo ello?. Sencillamente, que los buques del futuro, dentro de cada tipo, han de ser mayores que los actuales con objeto de poder llevar el mismo armamento y equipos electrónicos, y además un mayor blindaje en un casco con mayor compartimentación y apto para poder soportar un cierto grado de castigo, con lo que se le ha dado la razón a los diseñadores de estos buques del tipo 42, ya que el proyecto inicial estaba en las 7.000 toneladas, pero razones de modalidad crematística aconsejaron "abaratar" el tonelaje, introduciendo aleaciones ligeras, que han dado muy mal resultado dada la facilidad y rapidez con que se funden con el fuego.

En cuanto a los buques mercantes que en caso de guerra hayan de formar parte de convoyes, habrá que instalarles equipos de ECM, incluidos los *chaff* para que por sí mismos o mediante la acción táctica coordinada en el convoy, puedan reducir el riesgo de impacto y de hundimiento.

También, y ante el peligro del fuego, hay que volver a las normas que han ido cayendo en desuso, en el sentido de desterrar las sillas, mesas y demás muebles de madera, así como alfombras y revestimientos plásticos del tipo de linóleo, que tanto se han prodigado en los dos últimos años. Los buques, sobre todo los pequeños, han de volver a ser austeros, dejando las comodidades de sus dotaciones en las bases de tierra o hasta cierto punto en los buques nodriza.

Torpedos y minas.— Aunque en un principio se supuso que el crucero argentino *General Belgrano* fue hundido por dos torpedos Mk-24 *Tigerfish,* el modelo más moderno y eficaz de esta arma con que van dotados los submarinos nucleares de ataque, lo cierto es que no fue así, ya que según informes oficiales británicos se ha señalado que los torpedos empleados fueron dos viejos Mk-8, que ya se consideran obsoletos por la Marina del Reino Unido, pero a pesar de ello continúan entre la dotación de armas de estos submarinos.

En cuanto al minado, cabe decir que los argentinos minaron solamente los accesos a la bahía de Port Stanley o Puerto Argentino, si bien este minado no tuvo consecuencias, ya que los ingleses habían requisado cinco pesqueros arrastreros a los que dotaron del equipo necesario para las operaciones de rastreo de minas, y lograron "limpiar" el campo minado. No deja de extrañar esta actitud argentina de ceñirse únicamente al minado de los accesos de la capital del archipiélago, cuando todas las aguas circundantes son susceptibles de minado, dados los bajos fondos existentes. La razón o explicación parece descansar en la carencia del número necesario de minas para ello.

Artillería.— La artillería de los buques, de calibre 4,5 pulgadas, no fue empleada en combates navales propiamente dichos, y en cuanto a su utilización como artillería antiaérea, es de hacer notar que si se llegó a emplear, no derribó a ningún avión argentino, los cuales fueron abatidos por misiles de la Fuerza Naval o en combate aéreo.

En cambio, esta artillería fue muy eficaz en los bombardeos sobre costa, principalmente los previos a las acciones anfibias de San Carlos, más que por los daños materiales causados, por el efecto depresivo y de quebrantamiento de la moral de las tropas argentinas.

Aviones Harrier.— Terminamos este breve comentario acerca del enfoque naval de las operaciones en las Malvinas diciendo dos palabras sobre los aviones *Harrier,* que pasaron aquí su gran prueba de fuego. La Fuerza Operativa británica salió a la mar con 22 aviones embarcados entre los dos portaviones; posteriormente, este número se vio incrementado con seis unidades más traídas a bordo del *Atlantic Conveyor,* y finalmente se añadieron o incorporaron 14 unidades pertenecientes a la RAF, que efectuaron el traslado a la zona de operaciones volando desde Inglaterra a Ascensión y de aquí a los portaviones con reabastecimiento de combustible en vuelo, cosa que nunca habían hecho antes. Hay que destacar que solamente un uno por ciento de las salidas previstas de los *Harrier* desde los portaeronaves no pudieron ser efectuadas, habiéndose contabilizado 1.500 salidas de los *Sea Harrier* y 150 de los aparatos de la RAF o GR-3. Ninguno de estos aviones fue derribado en combate aéreo, y solamente cinco por fuego desde tierra. A lo largo de las operaciones en que tomaron parte, demostraron una gran capacidad como aviones polivalentes en misiones de combate aéreo, de ataque al suelo y antibuque.

Conclusiones finales

Este conflicto permitirá extraer algunas consecuencias muy valiosas en el campo táctico y en la conducción estratégica. Marca, por así decirlo, el final y el principio de una nueva época de la guerra aeronaval, cuyo protagonismo descansará en la guerra electrónica, expresada ésta en su mayor amplitud. Pero dentro de todas las conclusiones que puedan obtenerse, merecen ser destacadas:

El empleo de la Fuerza Naval como demostración palpable de una voluntad política firme en el manejo de la crisis.

Los ingleses han conducido, con una programación muy detallada, sin dejar nada al azar, una Fuerza Naval de unos cincuenta buques, a miles de millas de distancia de las propias bases, y todo ello con elevada eficacia —fruto del adiestramiento— y audacia.

Las pérdidas producidas han quedado por debajo de los riesgos calculados y aceptados de antemano, y con gran tenacidad y decisión, aspectos importantísimos en la conducción de operaciones, pudieron rebasar prontamente el punto de inflexión para mantener la iniciativa en todo momento, fundamento esencial del éxito.

Seguridad y eficacia en las comunicaciones, tanto con la metrópoli como interfuerzas.

Eficacia de los aviones de despegue vertical.

Exito de la técnica, correctamente aplicada, de Mando y Control.

Efectividad del empleo de las Contramedidas electrónicas.

Necesidad de unas Fuerzas Armadas con un elevado grado de profesionalidad, con lo que la calidad compensa con creces al número o cantidad.

Consecuencia general de todo es que para disuadir o, llegado el caso, vencer, hay que tener preparadas en todos los órdenes unas Fuerzas Armadas capaces, y tener también la voluntad política de emplearlas, extremo éste del que debe de estar convencido el posible adversario. ■

LA AVIACION EN LA GUERRA DE LAS MALVINAS

JOSE SANCHEZ MENDEZ, Teniente Coronel del Arma de Aviación

Quiero expresar mi admiración y respeto a mis compañeros y camaradas, pilotos argentinos y británicos que dieron una lección de espíritu militar, de amor a la patria y de profesionalidad, coraje y bravura y que fueron los verdaderos heróes de la guerra de las Malvinas. A mis compañeros muertos en el combate y en el campo del honor mi más profundo y cariñoso homenaje.

* * *

A pesar de los numerosos artículos publicados sobre la actuación de la Aviación en la Guerra de las Malvinas en diversos medios de comunicación, más o menos especializados, y de algunos informes, que con algún carácter oficioso se han hecho circular, por una y otra parte, se carecen de determinados datos que permitan una valoración definitiva, ponderada y real del conflicto, desde el punto de vista aéreo. Sin embargo, la documentación existente permite realizar un análisis bastante fiable y completo, aunque con algunas lagunas que el tiempo se encargará de rellenar. Existe más información de origen británico que argentino, lo cual inevitablemente tiene que reflejarse al realizar un juicio crítico sobre cómo fue la Guerra en el Aire y desde el Aire. Con la intención de hacer una presentación lo más objetiva posible ha sido redactado este trabajo, que únicamente pretende que las conclusiones que se obtengan puedan servir de lección provechosa para todos.

ACCIONES DE RECONOCIMIENTO AEREO

La falta de medios adecuados de Reconocimiento Aéreo de Imágenes y Electrónico fue una laguna sentida gravemente por Argentina durante todo el conflicto. Con el fin de llenar este vacio organizó un Grupo de Reconocimiento Aéreo especial con aquellos aviones de mayor radio de acción, que les permitiese conocer los movimientos de la flota británica. Dicho Grupo estuvo integrado por *B-707* y *C-130* y operó desde la Base de Comodoro Rivadavia y actuó en un área comprendida entre los paralelos 39° y 56° de latitud sur y hasta una distancia de casi 600 kms. de la costa continental. Posteriormente se incorporaron algunos *Fokker-27* y *Learjet-35A*. En estas acciones tuvo una gran participación el *Escuadrón Fenix*, integrado por avionés civiles, requisados, de muy diversos tipos y procedencias y cuyos pilotos eran civiles, destacando sus 123 misiones de decepción electrónica realizadas para confundir a la Task Force británica. Los aviones argentinos de Reconocimiento Aéreo efectuaron 466 salidas con 2.239 horas de vuelo, sufriendo la pérdida de un *C-130* y un *Learjet*, derribados por los cazas VSTOL británicos. También se utilizaron por parte de la Aviación Naval aviones *Neptune*, aunque básicamente lo fueron para llevar a los *Super Etendard* hasta una distancia desde la cual éstos pudiesen lanzar los misiles *Exocet*. A pesar del esfuerzo realizado, los mandos aéreos argentinos sufrieron la falta de medios tecnológicos y actuales de Reconocimiento Aéreo para la guerra moderna.

Gran Bretaña utilizó en estas operaciones a los *Nimrod MK-2* de acción sobre el mar, de la RAF, que fueron modificados con el fin de poder ser reabastecidos en vuelo y así prolongar su autonomía. Con un tercer piloto y un nuevo navegante los *Nimrod* realizaron sus misiones de reconocimiento, básicamente electrónico, cuya duración media fue de 19 horas, siendo dotados de armamento ofensivo y defensivo. Algunos aviones cisternas *Victor* fueron equipados con equipos de reconocimiento fotográfico, instalándose además un nuevo sistema de navegación y un radar, lo que les permitio realizar misiones de Reconocimiento, tanto previas a los ataques y bombardeos aéreos y navales como posteriores, al objeto de poder efectuar una correcta valoración de daños, siendo la duración media de estos vuelos de catorce a quince horas. En las misiones puramente tácticas las acciones de Reconocimiento Aéreo las realizaron los helicópteros y los *Sea Harrier/Harrier*, que resultaron insuficientes para satisfacer las necesidades de información de la Task Force británica, tal como reconoce el Informe oficial presentado, al Parlamento por el Secretario de Defensa el pasado mes de diciembre.

ACCIONES DE CARACTER LOGISTICO

Una de las características de este conflicto fue el gran esfuerzo efectuado por la aviación de transporte de ambas partes. Como ya se señala al comentar las características del Teatro de Operaciones, la lejanía del mismo obligó a realizar numerosas acciones de carácter logístico.

Transporte Aéreo

Gran Bretaña tuvo que utilizar todos sus recursos para establecer y mantener un continuo puente aéreo con la isla de la Ascensión, hasta el punto de que al concluir las hostilidades se habían transportado hasta la Base Aérea de Wideawake 5.800 hombres y 6.600 toneladas de material y mercancías, habiendo invertido unas 17.000 horas de vuelo los C-130 y VC-10 de la RAF. Ello supuso un gran ahorro de tiempo al sustituir la travesía marítima por el transporte aéreo. En la isla de la Ascensión se embarcaban los suministros en los buques con destino a las Malvinas, situadas 6.300 kms. más al sur. Wideawake incluso permitió realizar operaciones de abastecimiento desde el aire a los buques bretánicos, mediante el empleo de los *C-130 Hércules*, que realizaron 40 misiones de este tipo.

Por su parte Argentina también realizó una intensa acción de logística aérea y que tras la imposición británica de la Zona exclusión total fue realmente el único medio de abastecer al cuerpo expedicionario que ocupaba las Malvinas. Para ello entre el 2 de abril y el 13 de junio las actividades de transporte aéreo militar

CARACTERISTICAS DEL TEATRO DE LAS OPERACIONES

La lejanía del archipiélago de las Malvinas y las duras condiciones meteorológicas habidas durante la época del año en que se desarrollaron las operaciones repercutieron notablemente en el balance final del conflicto.

Por parte británica, la distancia entre sus bases aéreas en el Reino Unido y las Malvinas era de casi 14.000 kilómetros, lo que obligó a utilizar la Base Aérea de Wideawake, situada en la isla de la Ascensión, como punto clave para las misiones estratégicas de carácter logístico, de bombardeo y de reconocimiento. De todas formas Wideawake se encuentra a 6.300 kilómetros de las Malvinas, lo que exigió el realizar un gran esfuerzo y aportar grandes dosis de imaginación a los responsables de la RAF a fin de poder satisfacer las necesidades operativas de la Task Force enviada al archipiélago y las de carácter estratégico antes mencionadas. Una gran parte de estas necesidades pudo ser atendida gracias a la masiva ayuda de los EE.UU., sin la cual el triunfo final británico hubiese sido quizás imposible.

Las duras condiciones meteorológicas de la zona fueron sufridas particularmente por los pilotos de los helicópteros y de los **Sea Harrier** y **Harrier GR-3** de la RAF tanto en la ejecución de sus misiones como en las cubiertas de los porta-aeronaves Hermes e Invencible, en las tensas esperas previas al despegue para dirigirse al lugar de las operaciones.

Fue también decisivo para la victoria británica el poder disponer de unos modernos sistemas C^3, de Mando, Control y Comunicaciones vía satélite, que facilitó la dirección de las diversas operaciones, esencialmente las estratégicas, desde el propio Cuartel General de las fuerzas armadas situado en la metrópoli.

Argentina se vio obligada igualmente a utilizar el transporte aéreo para atender las necesidades logísticas, no sólo de sus fuerzas desplazadas en las islas, sino también de la totalidad de la fuerza expedicionaria terrestre allí destacada, especialmente desde la imposición del bloqueo británico, que exigió un gran esfuerzo a los pilotos de los C-130 de la Fuerza Aérea, que realizaron la mayoría de los vuelos en las horas nocturnas.

Los pilotos de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval Argentina vieron tremendamente limitadas la capacidad de destrucción y de combate de sus aviones por la gran distancia entre sus bases en el continente y las islas Malvinas, unos 700 kilómetros. Al ser su misión principal atacar a los buques de la flota aeronaval británica y a sus fuerzas de desembarco y posteriormente prestar apoyo a las fuerzas terrestres propias, tenían que transportar la máxima carga militar a dicha distancia –bombas, cohetes, munición y depósitos suplementarios–, lo que obligaba a los pilotos argentinos a realizar sus misiones con perfil alto-bajo-alto y en particular a vigilar continuamente el nivel de sus reservas de combustible, circunstancia que se hizo crítica en el caso de los **Dagger** y **Mirage III E** al tener que evitar el uso del postquemador. Todo ello reducía el tiempo de permanencia sobre el objetivo que en muchas ocasiones tuvo que limitarse a dar una sola pasada, el no poder reiterar los ataques e incluso tener que rehuir el combate con los cazas tácticos británicos al encontrarse en inferioridad de condiciones. Además, las tripulaciones estuvieron sometidas a una gran tensión psico-física al tener que realizar vuelos entre 40 y 60 minutos de duración al objetivo al nivel del agua para evitar la detección radar de la flota británica, lo que exigía hacerlo entre 3 y 15 metros de altura máxima. Ello producía una pérdida de visibilidad al formarse en los parabrisas de los aviones de ataque una capa de sal y en el caso de los caza-reactores una grave corrosión.

Las condiciones meteorológicas –vientos de hasta 80 nudos, temperaturas entre – 7° y 1°C, tormentas de nieve, nieblas, escasa visibilidad horizontal, nubes muy bajas con techos inferiores a los doscientos pies y una mar brava y de grandes olas que planteaban problemas insolubles a los radares– fue el otro gran factor limitativo del Teatro de

representaron 2.356 horas de vuelo, de las que 2.047 corresponden a la Fuerza Aérea, 293 a Aerolíneas Argentinas y 16 a la compañía Austral, trasladando a 9.729 hombres y 5.442 toneladas de material diverso y víveres. Dentro de este período, durante los 44 días de operaciones compendidos entre el 1 de mayo y el 14 de junio, se llevaron a Puerto Argentino 435 toneladas de material, de las que 18 fueron lanzadas desde el aire y se volaron 420 horas, trasladando a las islas a 514 hombres y evacuándose a 264 heridos en condiciones operativas muy duras, bajo el fuego de la artillería y de los misiles superficie aire británico junto con el hostigamiento de los *Sea Harrier* y *Harrier GR-3*. Es obligatorio destacar la misión realizada el día 13 de junio, fecha en la que un *Hércules*, con su piloto y copilotos heridos y varios neumáticos reventados consiguió despegar rumbo al continente, transportando a cien heridos graves. Horas antes de la rendición de las fuerzas terrestres argentinas, los C-130 habían continuado volando hasta las Malvinas, forzando el ferréo bloqueo británico, cuyo último despegue se efectuó a las 21,30 del día 13 de junio. Como se ha indicado anteriormente la Aviación Civil argentina participó en las operaciones aéreas, en particular en las de transporte materializando dichas acciones Aerolíneas y la Compañía Austral. La Aviación de Transporte realizó (sumadas las horas de vuelo invertidas en el puente aéreo continente–Malvinas y las realizadas en el continente) un total de 7.719 horas, de las que 6.639 corresponden a la Fuerza Aérea, 986 a Aerolíneas y 94 a la Austral, transportando a 49.000 hombres y 9.800 toneladas de carga.

Reabastecimiento en Vuelo

Pero donde realmente destacaron las acciones de carácter logístico fue en el Reabastecimiento en Vuelo, que constituyó la clave y la base de las operaciones efectuadas por la RAF en el Atlántico Sur. 600 misiones

Operaciones. De los 44 días que duraron las operaciones, las condiciones meteorológicas adversas impidieron la acción aérea durante 17 días, es decir el 38,6 por ciento. Otra circunstancia a considerar fue la corta duración del período de luz diurna, solamente 9 horas (debido a las fechas en que se desarrolló el conflicto) que limitó también la capacidad operativa de la Aviación de Combate argentina al no poder efectuar ataques nocturnos, excepto con los **Canberra MK-62**, factor que resultó especialmente agravado en el caso argentino por la ausencia de unos Sistemas de Control Aerotáctico y de C^3 apropiados. En este sentido hay que destacar la gran actividad desarrollada por la Red de Observadores Aéreos (ROA), integrada por radioaficionados y que en muchas ocasiones sirvió de base a las telecomunicaciones argentinas y para facilitar el control, aunque de forma parcial, del espacio aéreo propio. Conviene recordar que en la zona operaban entre ambos lados unas 400 aeronaves –aviones y helicópteros– de diversos tipos.

En estas adversas circunstancias los pilotos argentinos tuvieron que realizar la mayoría de las veces las penetraciones hacia sus objetivos a estima y en circunstancias tremendamente críticas. Igualmente las operaciones de rescate de las tripulaciones derribadas fueron muy difíciles, llegándose al final a que las posibilidades de supervivencia de un piloto, tras realizar su misión, se redujesen a menos de 50 por ciento.

La Fuerza Aérea Argentina organizó una Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento integrada en el Mando de la Fuerza Aérea Sur, constituido para el Teatro de Operaciones y que actuó tanto desde las bases aéreas continentales como de los Aeródromos de las islas. Para ello utilizó aviones y helicópteros, estando entre los primeros un Fokker-27, un Twin Otter DHC-6 y tres Mitsubishi y entre los segundos 2 Chinook, 2 Hughes 369, 4 Sikorsky y 6 Bell-212, que lograron recuperar a 14 pilotos de los 18 que habían saltado en paracaídas al ser derribados sus aviones.

En este sentido Gran Bretaña obtuvo un gran éxito en la aeroevacuación del personal combatiente herido y de las tripulaciones derribadas, mediante la acción intensa de sus helicópteros. Tras el resçate se les trasladaba al buque hospital **Uganda**, donde después de las intervenciones más urgentes, se les evacuaba en tres transbordadores, especialmente acondicionados, al puerto de Montevideo, y desde allí en aviones de transporte VC-10 de la RAF a Gran Bretaña. La Sanidad militar británica tuvo la capacidad orgánica y técnica de realizar intervenciones quirúrgicas en una plazo máximo de 6 horas a partir de la evacuación o rescate de los heridos, con una supervivencia superior al 90 por ciento.

También el escaso relieve del terreno y la ausencia de una vegetación frondosa influyeron en el curso del conflicto. La orografía facilitaba la actuación de helicópteros y aviones a baja cota, pero exigía una mejor disponibilidad de equipos radar para mantener una vigilancia de **todos los azimut**, de la que Argentina carecía. La vegetación impidió el camuflaje de los **Pucará** y helicópteros desplegados en las islas, para protegerlos de los ataques de la artillería naval y de los cazas VSTOL británicos.

Un hecho que tuvo unas consecuencias transcendentales fue la decisión argentina de no alargar la pista de hormigón de 1.200 metros del aeródromo de Puerto Argentino, de forma que hubiesen podido operar desde el mismo los **Mirage, Dagger, Super Etendar** y **A-4**. De haber podido actuar desde las Malvinas algunos interceptadores, que contaban en tierra con dos radares **AN/TPS-44** y **43**, Argentina nunca habría perdido la Superioridad Aérea. Más inexplicable resulta cuando la Fuerza Aérea de Argentina disponía de una pista metálica que pudo haber sido transportada por vía marítima al no poder serlo por aire (pues las dimensiones de sus planchas impedían utilizar el avión como medio de transporte). Igualmente Argentina no se decidió a instalar barreras de frenado para cazarreactores, quizás por no haber recibido a tiempo algunas de tipo portátil que había solicitado. Esta postura tuvo unas consecuencias probablemente decisivas. Hoy día dicha pista ha sido alargada por Gran Bretaña y desde la misma operan ya los **F-4 Phantom** de la RAF. Gran Bretaña instaló en la Bahía de San Carlos una pista metálica de 690 pies de longitud para las operaciones de los **Sea Harrier/Harrier.**

101

de reaprovisionamiento en vuelo fueron realizadas por los pilotos británicos de las que sólo un 1 por ciento tuvieron que ser abortadas, que casi siempre lo fueron por los fuertes vientos de cara. Durante la campaña, nuevas técnicas y capacidades fueron desarrolladas rápidamente, modificándose para ello unidades de *Vulcan, C-130* y *Nimrod* para poder ser reabastecidos en vuelo, mientras que otros *C-130* y *Vulcan* lo eran para ser convertidos en cisternas y unirse a los 15 Victor (el 65 por ciento del total de la RAF) desplegados en Wideawake. Trece *Nimrod* y siete *Hércules* fueron modificados para poder recibir combustible en vuelo, mientras que cuatro *Hércules* y seis *Vulcan* eran transformados en aviones cisternas. Los *Nimrod* realizaron 150 misiones de reabastecimiento, algunos de 19 horas de duración, los C-130 Hércules volaron 35, con un tiempo medio de 25 horas, batiéndose el record de permanencia en el aire de un avión de este tipo, en una misión que duró 28 horas y 3 minutos. La mayor parte de los "rendez-vous" de las misiones de reabastecimiento en vuelo de los *Vulcan* y *Nimrod* se realizaba próximo a la isla Trinidad, a unos 1.400 Kms. de las costas brasileñas, lo que facilitaba la localización radar del área y la posterior reunión visual.

Ello permitió el que los bombarderos *Vulcan* realizasen cinco incursiones (de sólo relativo éxito) contra las instalaciones argentinas en las Malvinas, pero que exigieron la movilización de diez cisternas *Victor* para ello.

Especialmente significativo fue el refuerzo de la aviación de combate británica. Inicialmente la Task Force sólo dispuso de *12 Sea Harrier* embarcados en el portaaeronaves *Hermes* y de 8 en el *Invencible*. Posteriormente 8 *Sea Harrier* más y 6 *Harrier GR-3* de la RAF llegaron en vuelo desde sus bases en Europa (estos últimos desde St. Nawgan, en Cornwall, en Gran Bretaña) hasta la isla de Ascensión, t ras un vuelo de nueve horas en el que fueron reabastecidos varias veces por los *Victor*. En Wideawake fueron embarcados en el buque contenedor Atlantic Conveyor que los llevó hasta un punto situado en latitud 52° sur y desde allí en vuelo, hasta los portaaeronaves de la Task Force. (Como medida de precaución aviones cisterna *Victor*

FALLO DE LA INTELIGENCIA AEREA

El conocimiento británico, antes del inicio de las hostilidades, sobre la capacidad de combate de la Aviación Militar Argentina, era bastante superficial y orientado probablemente sólo al despliegue y número de aviones de aquélla. Los pilotos británicos carecían de cartografía de la zona, desconocían las condiciones meteorológicas de la misma e incluso de la topografía de las islas. La Inteligencia Estratégica británica falló ostensiblemente. Parece ser que los EE.UU. habían descriptado la clave de las comunicaciones argentinas y facilitaron a los británicos la misma, lo cual ayudaría enormemente a estos últimos al planeamiento y conducción de las operaciones. De confirmarse este hecho, revelaría un considerable retraso argentino en el campo de la Inteligencia de Señales.

Sólo a partir del comienzo del conflicto Gran Bretaña pudo disponer de cierta Inteligencia Táctica que facilitó enormemente la preparación y ejecución de las acciones aéreas. La información proporcionada por los infantes de marina y los civiles repatriados tras la ocupación argentina tuvo una gran importancia, como lo fue una película de aficionado (que logró ser sacada de las Malvinas), en la que pudo comprobarse la existencia de misiles **Skyguard** y **Tigercat** y de un radar TPS-43, así como un gran aporte de datos sobre el despliegue de la artillería defensiva, especialmente antiaérea. Otra gran fuente de información fueron los comandos del **Special Air Service** (SAS) de la RAF y del **Special Boat Squadron** (SBS) de la Royal Navy, especialmente en lo que se refiere a la decisión sobre dónde se realizarían los desembarcos iniciales.

Se cree que parte de la información sobre la aproximación de las formaciones aéreas argentinas provenía de los **Nimrod** de lucha ASM provistos de sistemas de Inteligencia de Señales y que otra fuente de información pudo haber sido el comando del SAS, cuyo helicóptero se estrelló en Chile. Pero principalmente el origen de la información sobre los movimientos de la Aviación de ataque de Argentina procedió de los satélites de reconocimiento norteamericanos, lo cual obligó a la Fuerza Aérea Argentina a realizar continuos cambios en su despliegue, y a vuelos de decepción para confundir a dichas plataformas espaciales. Días antes del desembarco británico, exactamente el 11 de mayo, los EE.UU. pusieron en órbita un satélité de reconocimiento **Big Bird** (13 toneladas de peso) que gracias a su cámara-telescopio Perkin-Elmer puede obtener fotografías desde 160 Kms. de altitud en la que pueden distinguirse objetos de 15 centímetros o transmitir sus imágenes por televisión merced a una cámara **Eastman Kodak** de resolución media. Se supone también que el satélite de reconocimiento **KH-11** número 4, lanzado el 3 de septiembre de 1981 (este tipo es desarrollado conjuntamente por la USAF y la CIA), y que sobrevuela diariamente el Atlántico Sur haya estado enviando diariamente imágenes de la zona de operaciones. Pero los actuales satélites de reconocimiento no son los más idóneos para obtener información de las actividades navales, razón por la cual se estima que el sistema NOSS-3 o Satélite Naval de Vigilancia de los Océanos (Navey Ocean Surveillance Satellite) que cubre diariamente el Atlántico Sur ha estado enviando información de todos los barcos que navegaban próximos a las islas Malvinas. El NOSS-3, lanzado el 3 de marzo de 1980, está constituido por un satélite principal y tres secundarios, y es capaz de determinar con una altísima precisión la situación de cualquier buque y, merced a sus sensores infrarrojos también a un submarino en inmersión. También está comprobado que los EE.UU. proporcionaron gran apoyo a Gran Bretaña mediante sus plataformas espaciales y otros sistemas en el campo de la Inteligencia de Señales, tanto de Comunicaciones como Electrónica.

Argentina sufrió aun más el vacío que representó la ausencia de una Inteligencia Estratégica sobre las capacidades, vulnerabilidades y líneas de acción de Gran Bretaña, que la llevó a una situación sin salida posible, al subestimar la

estuvieron en CAP sobre la travesía del Atlántic Conveyor). Como fueran necesarios más aviones de combate, otros 8 *Harrier GR-3* fueron enviados en vuelo desde Gran Bretaña, tras dos etapas de nueve horas de duración cada una, tomando también la base de Wideawake como punto intermedio y siendo reabastecidos en ambos tramos por aviones cisternas *Victor*, para finalmente aterrizar en la cubierta del *Hermes*. Hay que destacar que para la mayoría de los pilotos de la RAF era la primera vez que veían un portaaeronaves.

Igualmente, aunque se carece de informaciones concretas sobre ello, se sabe que los argentinos realizaron varias misiones de reabastecimiento en vuelo, utilizando para ello a los dos *C-130* disponibles e igualmente a veces algunos A-4 servían para aprovisionar de combustible en el aire a otros A-4 que se dirigían a atacar a los buques británicos. La falta de una mayor capacidad de reabastecimiento en vuelo fue una de las grandes deficiencias de la Aviación militar de Argentina.

Disponibilidad de los medios aéreos

La ausencia de unos medios aéreos que permitiese a la Fuerza aeronaval británica alcanzar y mantener la superioridad aérea obligó muchas veces a emplear a los *Sea Harrier* y a los *Harrier GR-3* en misiones para la que no fueron concebidos, actuando los primeros en acciones de interdicción de radares e interceptación, además de las suyas específicas, como caza táctico y de reconocimiento armado y los *Harrier GR-3* en misiones de reconocimiento, ataque y defensa. En este sentido el esfuerzo de mantenimiento fue realmente admirable, así como los trabajos de asesoramiento de la British Aeroespace, tanto en las modificaciones a introducir (por ejemplo las que se realizaron en el *Harrier* de la RAF para poder llevar los cohetes del *Sea Harrier* y los *Sidewinder-AIM-9L)* como para disminuir la corrosión que se producía en los aviones que permanecían en cubierta en situación de alerta.

voluntad política británica de hacer frente al desafío de que había sido objeto y a su capacidad de reacción. Igualmente la Aviación Militar Argentina careció inicialmente de una Inteligencia Operativa y de Combate que la hubiese facilitado un planeamiento más adecuado y una mejor ejecución de las operaciones aéreas y a falta de una información previa, vía satélite, de los movimientos de la Fuerza aeronaval británica, contituyó un Grupo especial de Reconocimiento Aéreo, cuyas actividades se reseñan al analizar esta forma de actuación de las Fuerzas Aéreas.

No se ha podido comprobar el que la Unión Soviética facilitase a Argentina la Inteligencia obtenida merced a los satélites que aquélla había puesto en órbita sobre la zona, al menos Inteligencia válida para el planeamiento de las operaciones. La URSS lanzó el 29 de abril desde su base de Tyuratam, el satélite COSMOS 1.355 dedicado a la Inteligencia de Señales y que permite la vigilancia de los océanos por medios pasivos. Este satélite que estuvo sobrevolando el Atlántico Sur se cree que fue puesto en órbita para detectar y conocer los sistemas de mando, control y comunicaciones que utilizaron los británicos para la conducción de las operaciones. Para la vigilancia oceánica por medios activos de la zona de las operaciones, la Unión Soviética lanzó el 14 de mayo el COSMOS 1.365 y el 2 de junio, el COSMOS 1.372. Este modelo lleva un potente equipo SLAR, cuyo radar de exploración lateral permite una buena resolución y va alimentado para ello por un reactor nuclear de U-235. Igualmente la URSS puso en órbita diversas plataformas espaciales de reconocimiento fotográfico antes del desembarco británico, como fueron los COSMOS 1.347, 1.350 y 1.352 que fueron lanzados el 2, el 15 y el 21 de abril respectivamente. Después del desembarco en la Bahía de San Carlos lanzó los COSMOS 1.368 y 1.370, el 23 y el 28 de mayo y los 1.373 y 1.377 el 3 y el 8 de junio respectivamente. Como los satélites de reconocimiento fotográficos soviéticos se recuperan sobre la URSS, es prácticamente imposible que pudiese facilitar a Argentina una Inteligencia útil y oportuna.

Ambas partes, argentinos y británicos alcanzaron la Sorpresa Táctica y Tecnológica. Gran Bretaña con sus Sea **Harrier** y **Harrier GR-3**, los **Sidewinder AIM-9L**, el empleo de una amplia gama de CME y señuelos para intentar neutralizar la efectividad de los misiles **AM-39 EXOCET** y la adopción de diversas tácticas de defensa aérea.

La mayoría de los pilotos argentinos carecían de experiencia sobre las características de combate de los **Sea Harrier** y **Harrier GR-3**, cayendo en la trampa de aceptar el combate próximo, en el cual los cazas VSTOL tenían una gran ventaja merced a sus deflectores de flujo. Igualmente se puso de relieve su escaso conocimiento sobre las tácticas y técnicas de evasión y neutralización de los diversos tipos de SAM de la Fuerza de Asalto Británica y los de Sidewinder AIM-9L de sus cazas tácticos, causantes en un noventa por ciento de los derribos sufridos.

Argentina sorprendió a los británicos con el empleo de tácticas de penetración a muy baja cota, que resultaron tremendamente efectivas, el uso del misil **EXOCET**, que sembró el terror en la flota adversaria, y la utilización de todos aquellos medios aéreos capaces de lanzar un arma, destacando el avión COIN, **FMA-IA-58 Pucará** y la efectividad de los aviones de entrenamiento **Macchi-MB 339.** Pero sobre todo por la capacidad combativa, el arrojo y el valor de los pilotos argentinos, que demostraron una profesionalidad extraordinaria, muy por encima del espíritu **Kamikaze** que se les ha querido atribuir.

En otro orden de cosas, los argentinos lograron confundir a los excelentes foto interpretadores británicos, mediante diversas técnicas de decepción, respecto a los daños que las instalaciones del aeródromo de Puerto Argentino sufrían tras los ataques.

Según datos oficiales del Ministerio de Defensa británico, los *Sea Harrier* realizaron unas 1.200 salidas y los *Harrier* 125, con un promedio diario de seis misiones de una duración media de 90 minutos y a razón de 3 ó 4 salidas por piloto, llegando a estar algunas tripulaciones sentadas diez horas en el puesto del piloto. El coeficiente general de disponibilidad fue de un 95 por ciento, con una relación piloto/avión de 1.2 al principio de las operaciones, para posteriormente pasar a 1.4. Según las mismas fuentes las pérdidas fueron 2 *Sea Harrier* y 3 *Harrier GR-3* derribados por la defensa antiaérea argentina, más otros 5 *Sea Harrier* por colisión en vuelo y accidentes en cubierta, lo que daría una "atrición" total del 5,5 por ciento, valor que se reduce al 0,43 si se incluyen los vuelos de entrenamiento. Tan sólo se perdió el 1 por ciento de las misiones previstas, debido a la falta de disponibilidad.

Gran Bretaña empleó un total de 200 helicópteros que realizaron una acción muy intensa, especialmente los *Sea King* y los *Wessex*, llegando los pilotos de estos últimos a efectuar durante el periodo de las operaciones un promedio de 260 horas de vuelo. Solamente en el mes de mayo la escuadrilla 820 de *Sea King* voló 1.560 horas. Los helicópteros se revelaron, al igual que en Vietnam como un elemento valiosísimo para aumentar la movilidad de las fuerzas terrestres y como excelentes plataformas de tiro anticarro o de neutralización de la artillería.

Argentina lanzó al ataque todos sus medios aéreos disponibles, poniendo de relieve el carácter eminentemente ofensivo del avión y por tanto que este principio de empleo es el único verdaderamente esencial e inmutable sobre cómo debe ser utilizado el Poder Aéreo. Su Aviación de combate planeó, durante los 44 días de operaciones, 505 misiones de ataque a la flota británica, correspondiendo 149 a los *Skykawk A-4B* y 106 a los *A-4C*, 145 *a los Dagger*, 45 a los *Mirage III*, 54 a los *Camberra* y 6 a los *Pucará* que quedaban en la zona continental, de las que se cumplieron satisfactoriamente el 88% de las misiones y volándose 2.782 horas. En estas acciones Argentina solamente admite el derribo de 34 aviones, lo que supondría el 41,5% del despliegue inicial y un coeficiente del 7% de las salidas programadas, que representa una tasa excelente, sobre todo si se consideran las características del Teatro de Operaciones, la falta de un sistema C^3I apropiado, la carencia de armamento adecuado y de repuestos, carencia que aumentó con el bloqueo militar y económico impuesto por la Comunidad Europea. En estas acciones fuentes argentinas reconocen la pérdida de 36 aviadores.

Ayudas exteriores recibidas.

Argentina recibió escasa ayuda militar de otras naciones y se vio sometida a un duro bloqueo por parte de las principales naciones industriales occidentales, lo que acentuó la progresiva disminución de su capacidad operativa, a medida que las pérdidas aéreas se incrementaban y la tasa de disponibilidad del material decrecía.

Muy distinto fue el nivel de la ayuda de los EE.UU. a Gran Bretaña. Grandes cantidades de material de todo tipo, desde los modernos misiles *Sidewinder AIM-9L*, a las planchas metlálicas para capacitar las pistas de hierba de los aeródromos de las Malvinas al objeto de que pudiesen operar los *Harrier*, el transporte a la isla de la Ascensión de combustible, sistemas de CME, equipos de supervivencia, el envío a la Base Aérea de Mildenhall (Gran Bretaña) de aviones cisternas KC-135 para sustituir a los *Victor* desplegados en Wideawake, etc. (incluso se ha rumoreado que unidades *Harrier* de los Marines estadounidenses estuvieron listas para su posible entrega a Gran Bretaña). Especialistas internacionales dudan de que los británicos hubieran podido recuperar las Malvinas sin la ingente ayuda norteameticana. Significativa fue también la cooperación prestada por otros países, especialmente del área de la OTAN y algunos, que como Portugal, permitieron el uso de sus instalaciones militares a los aviones y buques de guerra del Reino Unido.

LA BATALLA AEREA

La acción ofensiva

Para poder recuperar las Malvinas, Gran Bretaña necesitaba disponer de la iniciativa y de la sorpresa. Al no haber obtenido la sorpresa estratégica, sólo cabía la sorpresa táctica como instrumento que le permitiese neutralizar la superioridad aérea inicial argentina y a ser posible inclinar a su favor el dominio del aire.

La Superioridad Aérea es condición necesaria e imprescindible para el desarrollo de las operaciones de superficie y en el caso que nos ocupa Gran Bretaña debía luchar por alcanzar esa Superioridad a fin de que la fuerza naval pudiese actuar con éxito.

Descartada la posibilidad de utilizar armas nucleares, incluso de carácter táctico, Gran Bretaña podría haber deseado destruir a la Aviación de combate argentina en sus bases del continente, pero carecía de medios

L04

estratégicos adecuados para este conflicto de carácter limitado (sólo disponía de los Vulcan). Por esta razón inició las operaciones aéreas con un ataque a la pista e instalaciones del aeródromo de Puerto Argentino y al de hierba de la Pradera del Ganso, acción que fue realizada en la madrugada del día 1 de mayo por un Vulcan procedente de Wideawake, para posteriormente continuarla mediante el empleo de 16 *Sea Harrier* procedentes del *Hermes* y del *Invencible,* que agrupados en dos formaciones, atacaron los dos aeródromos citados.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES AEREAS MAS IMPORTANTES

Las acciones aéreas que se realizaron durante los 44 días de operaciones, comprendidas entre el 1 de mayo y el 13 de junio, pueden clasificarse en tres grandes grupos, las ejecutadas en los primeros días del mes de mayo, las efectuadas con motivo del desembarco británico en la Bahía de San Carlos entre el 21 y el 25 de mayo y las efectuadas contra las fuerzas de Gran Bretaña en Bahía Agradable el 8 de junio. A continuación se presenta un resumen de las principales operaciones aéreas.

1 de mayo: Un bombardero Vulcan, procedente de la Isla de la Ascensión, ataca las instalaciones del aeródromo de Puerto Argentino, ataque que es reiterado poco después por cazas tácticos **Sea Harrier** y dirigido simultáneamente contra el aeródromo de la Pradera del Ganso. Como represalia la Fuerza Aérea Argentina realiza por la tarde un total de 56 salidas contra la flota británica con los A-4B **Skyhawk** (12), A-4C **Skyhawk** (16), **Dagger** (12), **Mirage III** (10) y **Canberra** (6), de las que 35 se efectuaron a la perfección, perdiendo en la acción aérea al menos un **Dagger,** dos **Mirage III** y un **Canberra.** A partir del contraataque argentino, la fuerza aeronaval británica es obligada a operar durante las horas nocturnas entre dicha fecha y el 21 de mayo, fecha en que se inició el desembarco en la Bahía de San Carlos.

4 de mayo: El destructor **Sheffield** es hundido por un misil **AM-39 Exocet** lanzado por un caza **Super Etendard** de la Aviación Naval argentina.

8 de mayo: 20 aviones **Sea Harrier** y **Harrier GR-3** son trasladados en vuelo desde Gran Bretaña, desplegándose en la isla de la Ascensión varios aviones Nimrod MR-2 de acción sobre el mar.

14 de mayo: Comandos británicos, desembarcados mediante helicópteros, destruyen en la isla de los Guijarros varios aviones **Pucará.**

21 de mayo: La fuerza naval británica efectúa un desembarco en la Bahía de San Carlos que se consolida el día 23 de mayo. La Fuerza Aérea Argentina efectúa hasta el 25 de mayo 167 salidas, de las que 106 alcanzaron sus objetivos, sufriendo 16 derribos, que supuso el 19,5 por ciento de las unidades desplegadas al principio, según informaciones facilitadas por Buenos Aires. Durante las acciones del día 21 varios buques británicos sufrieron daños clasificados de graves, perdiendo algunos helicópteros y un número de **Harrier** no especificados.

22 de mayo: Es hundida por la aviación argentina la fragata **"Ardent".**

23 de mayo: La fragata **Antelope** de la flota británica es destruida como consecuencia de los ataques sufridos por la aviación argentina.

25 de mayo: La Aviación argentina celebra el Día Nacional efectuando duros e intensos ataques contra la fuerza aeronaval británica, siendo hundido el destructor **Coventry** y el contenedor **Atlantic Conveyor** y dañados seriamente varios buques, entre ellos la fragata **Broadsword.**

30 de mayo: La Fuerza Aérea argentina realiza un ataque dirigido a neutralizar el portaaeronaves **Invencible.** Los resultados de la acción no han podido ser confirmados. Gran Bretaña ha negado que fuese alcanzado, en contra de las informaciones procedentes de Buenos Aires. Sin embargo, un hecho sí es cierto, la venta a Australia de dicha unidad naval, que estaba prácticamente concluida, ha sido anulada en circunstancias no claramente explicadas.
Entre el 26 de mayo y el 7 de junio la Aviación argentina continuó la ofensiva aérea, planeándose 110 salidas, de las que 57 resultaron positivas, admitiendo Buenos Aires solamente la pérdida de 4 aviones.

2 de junio: Los **Vulcan** y los cazarreactores VSTOL británicos bombardean el aeródromo de Puerto Argentino con dureza. Un avión **Harrier GR-3** y **Sea Harrier** son derribados por el fuego antiaéreo durante el ataque de la Fuerza aeronaval británica.

8 de junio: Ultima acción masiva de la Aviación argentina, que desarrolla en Bahía Agradable, realizando 37 salidas, de las que 31 pueden considerarse satisfactorias. Son gravemente dañados la fragata **Plymouth** y los buques de desembarco **Sir Galahad** y **Sir Tristan** en el desembarco de Fizt Roy y Bluff Cove. La Aviación argentina registra serias pérdidas.

14 de junio: Fin de las operaciones con la caída de Puerto Argentino. Desde el 9 de junio la Fuerza Aérea argentina realizó 65 salidas, de las que, por circunstancias meteorológicas adversas, solamente 27 alcanzaron sus objetivos.

LoS

Argentina necesitaba mantener la superioridad aérea inicial que disponía, por lo que buscaba poner fuera de combate a los dos portaaeronaves, *Hermes* e *Invencible*, desde donde operaban los *Sea Harrier* razón por la cual se esforzó en intentar localizar a toda costa a ambas unidades. Por eso en la tarde del 1 de mayo lanzó un ataque contra la flota británica, como réplica al realizado por ésta, dando lugar al primer enfrentamiento aéreo entre los aviones de combate de ambas partes.

PERDIDAS AEREAS DE GRAN BRETAÑA.

DEPARTAMENTO DE DEFENSA BRITANICO

6 Sea Harrier
4 Harrier GR-3
9 Wessex (6 en Atlantic Conveyor)
5 Sea King
3 Chinook (en Atlantic Conveyor)
3 Gazelle
3 Lynx
1 Scout

AIR COSMOS

8 Sea Harrier/Harrier
15 Helicópteros

FUENTES BRITANICAS
(British Aerospace)
(International Defence Review)

6 Sea Harrier: 2 por AAA y SAM; 2 choque en el aire; 2 por accidente
3 Harrier GR-3 por AAA y SAM
12 Wessex (en el Atlantic Conveyor)
3 Chinook (en el Atlantic Conveyor)
5 Gazelle
10 Sea King — SAM
3 Commando — Artillería antiaérea
3 Lynx — Pucará
1 Scout — Accidentes
8 Pilotos de Harrier muertos.

REVISTA AEROESPACIO
(Organo Oficial FF.AA. Argentina)

14 Sea Harrier/Harrier
12 Helicópteros
7 Sea Harrier/Harrier (probables)
9 Helicópteros (probables)

FUERZA AEREA
(Organo oficial FFAA Chile)

8 Sea Harrier
5 Harrier GR-3
5 Sea King
4 Gazelle
2 Wessex
4 Helicópteros (sin especificar)

Gran Bretaña comprendió, especialmente tras el hundimiento del *Sheffield* por el misil *Exocet AM-39*, lanzado desde un *Super Etendard* y tras las primeras pérdidas de *Sea Harrier*, la imposibilidad material de desembarcar en las islas si no neutralizaba a la superioridad aérea argentina, razón por la cual trasladó a la zona 22 nuevos *Sea Harrier* y *Harrier GR-3* de la RAF.

Se ha pretendido bautizar a los *Harrier* con el sobrenombre de *Caza Mirage* y ello no responde a la realidad. La causa principal de los derribos logrados por los cazas VSTOL británicos fue el empleo del nuevo misil norteamericano, el *Sidewinder AIM-9L*, que no necesita ser lanzado dentro del sector de cola del avión enemigo. Otra de las causas fue que los cazas argentinos tenían que alcanzar su objetivo volando muy bajo para evitar los SAM *Sea Dart* (alcance de 50 Kms.) que dotaban a los destructores británicos tipo 42 *(Sheffield, Exeter, Conventry y Glasgow)*, por lo que se veían obligados a volar a un nivel que le daba gran ventaja al *Harrier*, ya que éste volando en CAP a 10.000 pies y a 250 nudos podía acelerar en escasos segundos hasta 600 nudos, mientras que los *Mirage* argentinos se veían muy limitados en volar a alta velocidad y en el empleo del postquemador, por la gran distancia entre las islas Malvinas y sus bases en el continente. Además los misiles aire-aire argentinos eran modelos ya superados, tal como eran sus *Sidewinder* y *Matra*, (estos últimos necesitan de una iluminación continua del avión enemigo) lo cual situaba a sus cazas en condiciones de inferioridad.

La falta de un Sistema de Control Aerotáctico permitió igualmente que los aviones argentinos fuesen sorprendidos en muchas ocasiones por los Harrier. Otra razón fue la participación de los pilotos de caza de la RAF que pilotaban los *Harrier GR-3*, estos pilotos perfectamente entrenados (aunque no para actuar desde plataformas navales) fueron lo que obtuvieron las primeras victorias aéreas y las más numerosas sobre los cazas argentinos.

Se atribuyó inicialmente a los Harrier, siempre según fuentes británicas, el derribo de 27 aviones argentinos (24 por los *Sidewinder AIM-91* y 3 por fuego del cañón *Aden)*, sin haber sufrido ninguna pérdida en combate aéreo. Pero los mismos británicos han reconocido que dado que se utilizaron diversos sistemas de armas (aéreos y antiaéreos) a la vez, es posible que algunas pérdidas de la Aviación argentina hayan podido ser sumadas dos veces, por lo que dichas cifras pueda que realmente hayan sido inferiores. De todas formas no más de 10 ó 12 *Mirage/Dagger* deben haber sido abatidos por los cazas VSTO como ultimamente ha reconocido el gobierno británico.

L06

Defensa aérea.

Como respuesta a la necesidad de coordinar la conducción de las operaciones tácticas y de defensa aérea en la zona de operaciones la Fuerza Aérea Argentina organizó un Mando Aéreo especial, el Comando de la Fuerza Aérea Sur y un Componente Aéreo en las Malvinas subordinado al Comandante en Jefe de las islas. Este Componente Aéreo estaba constituido por una Sección Operativa de Defensa Aérea, otra de Apoyo Aéreo, por Oficiales de Enlace y de Control Aéreo Avanzado y por un Centro de Control e información (CIC) basado en el radar AN/TPS-43F de largo alcance. Al parecer en las Malvinas disponían de otro *AN/TPS-44* más un *Super Fledermans* para la dirección de la artillería antiaérea, pero realmente la defensa aérea activa de las islas quedó reducida a la acción antiaérea, toda vez que sus cazas no podían operar desde las mismas. Argentina utilizó misiles superficie-aire *Tigercat, Skyguard, Roland* y *Blowpipe* y diversos tipos de cañones antiaéreos de *20* y *35 mm*, siendo los causantes de la mayor parte de las pérdidas aéreas británicas, tanto de *Sea Harrier* y *Harrier CR-3* como de helicópteros, aunque se desconoce las razones por las cuales no alcanzaron un mayor número de derribos de los cazas VSTOL británicos y de algún bombardero *Vulcan.* Se supone que el radar de tiro *Fledermans* fue neutralizado por las CME británicas y que la actividad del radar de vigilancia aérea *AN/TPS-43* de *Westinghouse* fue silenciada por el disparo de un misil *AGM-45 Shrike,* lanzado por un *Vulcan,* que destruyó las antenas de los equipos de comunicación del mismo, extremo, este último que no admite la Fuerza Aérea Argentina. La ausencia de misiles SAM de gran alcance, unida a la falta de cazas interceptadores, fue decisiva en la defensa aérea de las islas.

La defensa aérea de la Fuerza aeronaval británica se basó en los *Sea Harrier* y *Harrier GR-3,* en el empleo de algunos buques (como el destructor hundido *(Sheffield)* como "picket-radar" y en la aplicación de ciertas tácticas (ya utilizadas por los norteamericanos en la II Guerra Mundial) con el fin de proteger al máximo a los portaaeronaves *Hermes* e *Invencible.* Sin embargo ello no fue suficiente, teniendo que recurrir, al igual que los argentinos, a la acción antiaérea, especialmente de los SAM, para neutralizar la ofensiva aérea del adversario. Serían los *Sea Dart, Rapier, Sea Cat, Sea Wolf* y *Blowpipe,* los autores del mayor número de derribos de la aviación de ataque argentina, que, según fuentes británicas, se elevarían a 52 aparatos de diversos tipos. Es de destacar que los *Sea Wolf* no fueron utilizados como armas antimisiles, cometido para el que fueron especialmente desarrollados. El *Sea Dart* demostró una gran eficacia, a pesar de haber sido lanzado desde algunos buques en momentos en que el estado de la mar era de fuerza 5 a 7, aunque contra loas *Skyawk* y *Super Etendard* volando a baja cota, resultó inoperativo. Por otra parte los aviones *"Nimrod* fueron equipados también con Sidewinder AIM-9L para su autodefensa.

Es incomprensible e inconcebible que una *Task Force* que se enfrentaba a una Aviación que disponía de la Superioridad Aérea en la zona no tuviese un sistema de detección y alerta temprana (AEW). Ello fue causa principal de las graves pérdidas navales sufridas por la flota británica. Para llenar este vacío fueron modificados, en tan sólo once semanas por la Westland, dos helicópteros *Sea King* para que tuvieran cierta capacidad de alerta previa incorporando sendos radares *Thorn-EMI-Saarchwater,* similares a los que llevan los *Nimrod.*

Importante papel ha jugado las Contramedidas Electrónicas, especialmente en el lado británico (los argentinos disponían de pocos sistemas de CME e incluso al parecer perdieron un *Learjet* de guerra electrónica).

La acción contundente de los misiles *AM-39 Exocet* obligó a desarrollar con rapidez y eficacia nuevas tácticas y técnicas, que fueron desde un empleo masivo del *Chaff* hasta el uso de señuelos y medios activos de ECM. Los *Vulcan* fueron equipados con perturbadores ALQ-101D y los cazas VSTOL fueron provistos de nue-

PERDIDAS AEREAS ARGENTINAS (según fuentes de dicha nación)

REVISTA AEROESPACIO (Organo oficial Fuerza Aérea Argentina)		AIR COSMOS (Estudio de Pierre Closterman)	
32	Mirage/Dagger/A-4 Skyhawk	34	aviones sin especificar.
2	Canberra	8	A-4 Skyhawk de la Armada.
5	Pucará	—	Pucará, sin señalar número (destruidos en tierra).
9	Pucará destruidos en el suelo (artillería naval, ataques aéreos y comando británico contra isla Borbon)	1	Super Etendard.
1	C-130	1	C-130.
1	Learjet		
	Pilotos muertos		
36	Oficiales.		
14	Suboficiales.		

vos sistemas IFF que facilitasen su identificación por los radares de los buques, dentro de la intensa actividad electrónica de la zona. Gracias a los equipos ECM, activos y pasivos, un helicóptero *Lyns* pudo desviar un misil *Exocet* que un caza bombardero *Super Etendard* había lanzado contra el *Hermes* y que finalmente se blocó sobre el *Atlantic Coveyor,* que se encontraba a 5 kilómetros del primero. El buque contenedor, carente de ECM fue alcanzado y hundido por el impacto del misil.

LA BATALLA CONTRA SUPERFICIE

Donde mayor intensidad alcanzaron las acciones aéreas por ambas partes fue en el ataque contra las fuerzas de superficie por parte argentina principalmente y en el apoyo a las fuerzas propias por el lado británico.

La Fuerza Aérea y la Aviación Naval de Argentina concentraron su capacidad de destrucción contra los buques británicos de combate, ignorándose la razón por la que nunca lo hicieron contra los transportes de tropas (excepto el 8 de junio en el ataque contra los buques de desembarco *Sir Galahad* y *Sir Tristam* en Fitzroy y Bluff Cove). Los pilotos argentinos lograron unos resultados tan espectaculares que muchos conceptos sobre tácticas, concepciones, diseños y sistemas de armas navales tendrán que ser revisados y modificados. Fue en la Batalla contra Superficie donde los aviadores argentinos alcanzarían la inmortalidad, a pesar de las gravísimas dificultades operativas, meteorológicas y técnicas existentes.

Las unidades de ataque y de defensa aérea argentina actuaron desde las bases aéreas de Comodoro Rivadavia, Río grande, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Trelew, mientras que las de transporte utilizaron toda la infraestructura aérea continental. En las islas organizó en Puerto Argentino lo que denominó Base Aérea Militar Malvinas y otra en la Pradera del Ganso, conocida como Base Aérea Militar Cóndor. La primera destinada a mantener operativo H-24 el aeródromo de la capital y la segunda para facilitar la actuación de los aviones *COIN IA-58 Pucará.*

En las bases continentales se desplegaron 82 aviones de combate *A-4B/C, Mirage III EA, Dagger, Canberra MK-62* y *Pucará,* de los cuales sólo los *Camberra* tenían capacidad nocturna y no necesitaban el reabastecimiento en vuelo. La Fuerza Aérea Argentina organizó con aeronaves civiles requisadas una unidad conocida con el nombre de *Escuadrón Fénix* para realizar misiones de reconocimiento, transporte, enlace y búsqueda y salvamento, llegando a efectuar auténticas misiones de combate, como las realizadas para dirigir escuadrillas de ataque y las 27 de enlace entre el comando de la Fuerza Aérea Sur y los cazabombarderos.

Las tres principales bases aéreas argentinas continentales con pistas superiores a los 7.000 pies más próximas a las Malvinas estaban a unos 750 kilómetros, lo que exigió un cuidadoso planeamiento. Al parecer los *Skyhawk A-4P* de la Fuerza Aérea y los *A-4Q* de la Aviación Naval actuaron básicamente con cuatro bombas de 500 libras en las estaciones bajo el fuselaje y 2 depósitos de 250 galones en los planos, lo que podría darles con perfil alto–bajo–alto un radio de acción de unos 900 kilómetros Distancia similar podría ser cubierta por los *Mirage III* y los *Dagger* con una configuración de dos bombas de 1.000 libras y dos depósitos de 375 galones e idéntico perfil, siempre que no utilizasen el postquemador. Los *Super Etendard* solamente tenían un radio de acción de 650 kilómetros, por lo que debieron ser repostados en vuelo por los *KC-130.* La acción de los *MB-339* fue espectacular e increible, y en cuanto a los *Pucará* indudablemente actuaron desde la pista de Puerto Argentino y de las de hierba de los escasos aeródromos disponibles.

Cuatro buques de combate (dos destructores modelos 42 y dos fragatas tipo 21), un buque contenedor dotado de pista de *ski jump (el Atlantic Conveyor)* y dos LTS de desembarco hundidos; dos fragatas tipo 22 y otra tipo *Leander,* más otros siete buques distintos seriamente dañados y otros en número indeterminado con daños menores, ponen de relieve la extraordinaria eficacia de la Aviación de combate argentina. (Durante la durísima acción aérea argentina del 30 de mayo, al parecer planeada contra el portaaeronaves *"Invencible".* existen indicios de cierta credibilidad de que éste pudo ser alcanzado; sin embargo, Gran Bretaña nunca ha admitido tal posibilidad.)

Dichos resultados hubieran sido aún más destructores y espectaculares si las bombas utilizadas hubieran explotado al alcanzar el objetivo, cosa que no sucedió en muchas ocasiones debido a que la altura de

NUMERO Y TIPOS DE AVIONES PERDIDOS POR ARGENTINA

MINISTERIO DE DEFENSA BRITANICO		BRITISH AEROSPACE		FUERZA AEREA (Organo oficial FF.AA. de Chile)	
45	A-4 Skyhawk	31	A-4 Skyhawk	28	A-4 Skyhawk
27	Mirage/Dagger	26	Mirage/Dagger	21	Mirage III
21	Pucará	23	Pucará (incluidos capturados)	13	Pucará
4	Mentor	5	Adiestramiento y ataque	4	Mentor T-34
3	Aermacchi M-339	1	Canberra	2	Canberra
2	Canberra	1	Skyvan	1	Aermacchi M-339
2	Skyvan	1	C-130	1	C-130
1	C-130	3	Aviones ligeros	3	Avionetas
1	Learjet	18	Helicópteros (incluidos capturados)	5	Pumas
6	Puma			1	Chinook
2	Chinook			1	Bell
2	Bell Huey			2	Pucará capturados
7	Pucará (capturados)			4	Mirage | parcialmente destruidos
8	Helicópteros (capturados)			7	Skyhawk | parcialmente destruidos

NOTA: Entre los aviones destruidos se incluyen los 14 probables derribados.

CAUSAS DE LAS PERDIDAS AEREAS ARGENTINAS

MINISTERIO DE DEFENSA BRITANICO		REVISTA INTERNACIONAL DE DEFENSA		BRITISH AEROSPACE	
Derribos en combate aire-aire		**Derribos en combate aire-aire**		**Derribos en combate aire-aire**	
16	por Sidewinder AIM-9L (más 1 probable)				
4	por Cañón Aden (más 2 probables)				
Tipos de aviones		**Tipos de aviones**		**Tipos de aviones**	
10	Mirage/Dagger	19	Mirage/Dagger	19	Mirage/Dagger
4	A-4 Skyhawk	5	A-4 Skyhawk	5	A-4 Skyhawk
2	Pucará	2	Pucará	2	Pucará
1	Canberra	1	Canberra	1	Canberra
1	C-130	1	C-130	1	C-130
2	Helicópteros	3	Helicópteros	3	Helicópteros
Derribos por SAM y AAA		**Derribos por SAM**			
14	por Rapier (más 6 probables)	9	por Rapier		
8	por Sea Dart	7	por Sea Dart		
9	por Blowpipe (más 2 probables)	10	por misiles portátiles		
8	por Sea Cat (más 2 probables)	6	por Sea Cat		
5	por Sea Wolf	5	por Sea Wolf		
7	por Artillería AA (más 1 probable)				
1	por Stinger				

lanzamiento era tan baja que las espoletas no tuvieron tiempo para armarse. Así sucedió con la fragata *Plymouth,* que fue alcanzada el 8 de junio por cuatro bombas lanzadas por aviones *Mirage III;* con las fragatas de tipo 22, *Brilliant* y *Broadsword,* que recibieron impactos de una bomba y de tres bombas de 1.000 libras respectivamente y con el destructor *Glasgow* del tipo 42, que también resultó alcanzado por otra bomba de 1.000 libras. Hay que añadir a esta lista los buques *Antrim* y *Argonaut* que recibieron también diversos impactos. En ninguno de estos casos explotaron. Igualmente hay que destacar la escasez de armamento aire-superficie argentina derivada del bloqueo económico militar occidental, tal como ocurrió con el misil *Exocet.*

BALANCE DEFINITIVO DE PERDIDAS

La Fuerza Aérea Argentina admite la pérdida de 39 aviones, derribados en el aire, además reconoce igualmente la pérdida de 36 oficiales, pilotos.

Si tenemos en cuenta los 14 pilotos que saltaron en paracaídas y fueron recuperados, tendríamos 50 tripulaciones abatidas. Suponiendo que en los Canberra, C-130 y Learjet fueran dos pilotos, nos quedan 42 aviones los derribados, que sumados a los 12 posiblemente perdidos por la Aviación Naval y a los 9 Pucará destruidos en el suelo, nos daría la cantidad de 63 aviones. A esta cifra habría que añadir el número de helicópteros destruidos que podría estar alrededor de 8 unidades, lo que representa una cifra de 71 aeronaves. Probablemente el número de Pucará y de Helicópteros capturados sea el de 15, con lo que la pérdida total rebasaría las 80 unidades. Ello utilizando datos de procedencia argentina. Ponderando estas cifras con las británicas, el número probable final podría aproximarse a la de 100 ó 110 aeronaves perdidas.

Gran Bretaña ha solicitado, además de reponer las pérdidas aéreas sufridas en las Malvinas de Sea Harrier/Harrier, Chinook, Lynx y Sea King, las siguientes unidades:

7 Sea Harrier.
6 Sea King para ASM.
5 Chinook.

Ello vendría confirmar la importancia de las pérdidas aéreas británicas que podrían haber sido de 10 a 17 Sea Harrier/Harrier y de 25 a 35 Helicópteros, es decir entre 35 a 50 aeronaves.

Los británicos se concentraron principalmente en atacar los aviones en tierra situados en las Malvinas, los tres aeródromos de las islas, Puerto Argentino, Pradera del Ganso e Isla de los Guijarros, así como contra el radar de vigilancia táctica *AN/TPS-44* y el otro tridimensional, *Westinghouse AN/TPS-43,* que los argentinos habían instalado para la defensa aérea local. Para ello utilizaron los *Vulcan* (que realizaron cinco misiones) y especialmente los *Sea Harrier* y *Harrier GR-3.* Para estas acciones los *Vulcan* llevaban 21 bombas de 1.000 libras cada una y misiles aire-superficie AGM-45, los *Sea Harrier,* unos con tres bombas de alto explosivo, otros con tres cluster BL 755, todos con cohetes de 2 pulgadas y un depósito de 330 galones y los *Harrier GR-3* de la RAF con *Sidewinder AIM-9L* y bombas con guía lasérica, como el sistema *Pave Way.* Para acciones sobre el mar los Nimrod fueron equipados con misiles *Harpoon* y los torpedos *Stingray.*

En estas misiones Gran Bretaña empleó diversas unidades de helicópteros, aunque fueron utilizados más bien en acciones antisubmarinas y antibuque, como las realizadas por los *Lynx* contra dos patrulleros argentinos con misiles *Sea Skua* y la efectuada contra el submarino *Santa Fe* en las Georgias del Sur por varios helicópteros armados de misiles AS-12, ametralladoras y torpedos.

En las acciones de apoyo, los británicos emplearon muy intensamente los 200 helicópteros de la Task Force. La *Operación Corporate,* nombre con el que el Ministerio de Defensa británico designó a la operación de recuperación de las Malvinas, debe en gran parte su éxito al eficaz empleo de las aeronaves de alas giratorias. Siete tipos de helicópteros —*Chinook, Gazelle, Lynx, Scout, Sea King, Wasp* y *Wessex*— llevaron el peso de las acciones de apoyo de la fuerza anfibia, destacando su participación en las misiones de transporte de combate, reconocimiento armado, apoyo por el fuego y de ECM para interferir el autodirector de los misiles *AM-39-Exocet.*

Especial atención merece las acciones llevadas por los *Sea King* para facilitar la acción de las tropas especiales del Special Air Service y del Special Boat Squadron en diversos puntos de las islas, como la realizada por los hombres del SAS el 14 de mayo en la isla de los Guijarros (costa norte de las Malvinas), en la que destruyeron algunos aviones *Pucará* y depósitos de municiones.

Los bombarderos argentinos, especialmente los *A-4 Skyhaw,* y los aviones COIN *Pucará,* fueron los más utilizados en las acciones de apoyo-fuego, siendo los helicópteros empleados en misiones de transporte y enlace. Hay que hacer una mención especial de los *Pucará,* pues desplegados en las islas atacaban a las fuerzas de desembarco, a los buques que navegaban próximos a las costas y se revelaron como un arma antihelicóptero tremendamente eficaz, aunque también demostraron ser muy vulnerables a los misiles tierra-aire.

conclusiones

"Para conseguir los Objetivos Nacionales toda nación debe tener la capacidad de poder actuar con independencia, para lo cual es necesario disponer del **Poder Militar** *adecuado y de la* **Voluntad Política** *de utilizarlo".*

(Margaret Thatcher)

Desde el punto de vista aéreo las Conclusiones más importantes que pueden obtenerse son:

ORGANIZACION

- Como dice el Secretario de Defensa británico en su informe al Parlamento, de diciembre de 1982, en guerra la estructura orgánica del Mando que se constituya para la conducción de las operaciones debe ser lo más corta y clara posible, de forma que permita la más rápida reacción ante cualquier hecho o situación imprevisible.

INTELIGENCIA

- Hay que disponer, desde tiempos de paz, de un Servicio de Inteligencia Aeroespacial capaz de facilitarnos un conocimiento preciso, exacto y actualizado de la amenaza aérea de cualquier enemigo potencial y de las ayudas y apoyos que podamos recibir de las naciones consideradas como amigas o aliadas.
- Un Servicio de Inteligencia Aeroespacial es un instrumento necesario e imprescindible para el planeamiento, conducción y ejecución de cualquier operación aérea. En este sentido Gran Bretaña superó a Argentina.
- La correcta selección, estudio y análisis de los Objetivos son factores decisivos en la guerra moderna. En este sentido hay que destacar que la Fuerza Aérea Argentina no atacó ni a los buques de transporte ni a las tropas de desembarco, especialmente en la Bahía de San Carlos.
- Sin unidades de Reconocimiento Aéreo apropiadas y dotadas de modernos sensores tanto electrónicos como de imágenes, y de sistemas *data link* lo más próximos al tiempo real, no puede planearse en la actualidad operación aérea alguna, tanto de carácter estratégico como táctico.
- Disponer de una cartografía aérea operativa, completa, exacta y actualizada de los países considerados como amenaza, es condición "sine quanon" para la elaboración de las Carpetas de Objetivos.
- La Inteligencia Metereológica es factor decisivo en el resultado final de las acciones aéreas y base del planeamiento de las mismas. Argentina eligió el momento más adverso, desde el punto de vista metereológico, para el desarrollo de las operaciones.
- Obtener la Sorpresa Tecnológica y evitar que el enemigo la obtenga es un factor fundamental en el balance final de un conflicto armado. Es necesario conocer perfectamente las características de los sistemas aéreos y antiaéreos de los enemigos potenciales y las técnicas y tácticas que permitan su destrucción o neutralización.
- Es necesario disponer de un SAR orientado al rescate y salvamento de las tripulaciones derribadas e integrado en unos Planes de Salvamento, Evasión, Resistencia y Escape actualizados para los posibles Teatros de Operaciones.
- Las Operaciones Aéreas Especiales (obtención de información, lanzamiento de comandos, sabotaje, etc.) son esenciales en el planeamiento, desarrollo y ejecución de las operaciones aéreas. Las unidades del SAS británicas realizaron una labor inmejorable.

111

OPERACIONES

- La obtención de la Superioridad Aérea es condición necesaria e imprescindible para el desarrollo de cualquier operación aérea o de superficie. Para ello hay que destruir a la aviación enemiga en el suelo y suprimir sus defensas aéreas y antiaéreas.
- La **Aviación con base** en tierra, tanto de ataque, de reconocimiento o de transporte, es muy superior a la de la **Aviación embarcada**. La falta de una **Aviación de combate** operando desde tierra exigió un elevado número de horas a los cazas VSTOL británicos en situación de alerta o de patrulla aérea de combate. (CAP) La Fuerza Aérea argentina escribió una página de oro en la Historia de la Aviación.
- El Ejército del Aire debe disponer de una **capacidad de combate continua**, H-24, independiente de las condiciones atmosféricas o del perfil del terreno.
- Sin un sistema de Mando, Control y Comunicaciones (C^3) adecuado, es imposible conducir la guerra moderna aeroespacial y más aun en un teatro o zona de operaciones alejado, donde difícilmente la propagación radio puede ser efectiva. En este último caso un Sistema C^3 basado en satélites (al igual que utilizó Gran Bretaña en la **Operación Corporate** destinada a la reconquista de las Malvinas) es imprescindible y debe permitir además un tráfico de comunicaciones muy intenso.
- Los Sistemas de Armas Aéreos deben tener la capacidad ofensiva y defensiva suficiente para llevar a cabo las misiones de supresión de las defensas aéreas y antiaéreas, ataque a los objetivos aéreos y de superficie, apoyo aéreo y protección del espacio aéreo nacional. Hay que disponer del armamento aéreo más sofisticado, aire-aire, aire-superficie y superficie-aire, toda vez que la guerra aérea moderna es cada vez más tecnológica.
- El ingreso de España en la OTAN no debe hacernos olvidar que debemos disponer de sistemas de armas capaces para hacer frente a una amenaza procedente de fuera del teatro europeo.
- Las Fuerzas Aéreas deben disponer de Sistemas de Armas Aéreos modernos de **Acción sobre el mar**, tanto de reconocimiento como de ataque contra superficie y antisubmarina.
- Un Sistema de Alerta Aérea Avanzada (AEW) es indispensable en cualquier conflicto armado.
- Hay que evitar la saturación de las defensas aéreas propias y neutralizar las del adversario. Condición necesaria e imprescindible es disponer de una capacidad de detección aérea a baja cota, completa y precisa.
- El Ejército del Aire debe disponer de sus propios sistemas de defensa antiaérea (cañones y misiles) para hacer frente a la amenaza aeroespacial.
- En la guerra moderna son imprescindibles medios activos y pasivos ECM y ECCM para hacer frente al aspecto electromagnético de la misma.
- El Reabastecimiento en Vuelo es imprescindible en un conflicto armado, tanto para la Aviación de ataque, de reconocimiento o de transporte. La victoria de la fuerza aeronaval británica estuvo basada en el Reabastecimiento en vuelo por los aviones cisternas de la RAF. La defensa de Canarias radicará en nuestra capacidad de Reabastecimiento en Vuelo.
- Es necesario disponer de unidades aéreas organizadas y adiestradas para el transporte aéreo de combate.
- Hay que disponer de polígonos y campos de tiro y ensayo y de carpetas de objetivos de entrenamiento que permitan un adiestramiento de nuestras tripulaciones lo más parecidos a la guerra o conflictos armados en que España pueda verse envuelta.
- Los recursos limitados de cualquier nación exigen una intensa cooperación entre sus Fuerzas Aéreas y su Marina de Guerra, cooperación que debe existir desde tiempos de paz.

LOGISTICA

- La reserva de guerra debe permitir unos consumos suficientes para mantener la capacidad de destrucción deseada.
- La preparación profesional y técnica y un adiestramiento adecuado y orientado a la guerra moderna, que es sencialmente tecnológica, son factores imprescindibles para alcanzar la victoria. Solamente el valor personal y el coraje no son suficientes.
- Es necesaria una infraestructura industrial de la Defensa y una Logística Aérea capaces de introducir modificaciones inmediatas y urgentes en los sistemas de armas, equipos y armamentos etc., que permitan adaptarse a los cambios y exigencias de la guerra. Gracias a esta capacidad la RAF pudo disponer del número de aviones cisterna necesarios, de capacidad de reconocimiento aéreo, los Harrier GR-3 pudieron utilizar los Sidewinder AIM-9L y bombas guiadas láser, la fuerza aeronaval de cierta capacidad AEW, etc.
- Todos los recursos de la nación deben estar orientados a la Defensa Nacional. Desde este punto de vista la infraestructura de la Aviación Civil y las aeronaves de las compañías aéreas nacionales que se adquieran deben concebirse de forma que puedan satisfacer las necesidades del Poder Aéreo Nacional.
- La supervivencia de las tripulaciones depende de los equipos de vuelo que utilicen. En las Malvinas las bajas temperaturas del aire y del agua causaron a veces tantas víctimas como el armamento del adversario.
- La Medicina y Sanidad Militar tiene que estar organizada y orientada a la recuperación de los combatientes. De los 777 británicos heridos en el conflicto, 700 están plenamente recuperados y prestando servicio.

My. OLIVA -
Carpeta 2G/1
Caja 34

DOSSIER

LA GUERRA DE LAS MALVINAS

Los avances que se producen constantemente en los medios necesarios para hacer la guerra obligan a modificaciones no sólo en la orgánica de las unidades, que busca reducir la cantidad, o masificación, con una mayor potencia y movilidad, sino en los modos de llevarla a cabo. En paz se elaboran unas doctrinas que racionalmente parecen perfectas y responden a las necesidades que la guerra moderna plantea y que más tarde, mediante maniobras, se busca ponerlas en práctica, para comprobar su bondad, poniendo de relieve las ventajas e inconvenientes.

Pero la ficción nunca es la realidad, solamente un enemigo real somete a dura prueba nuestras realizaciones y pone de manifiesto hasta dónde nuestra capacidad de imaginar el futuro ha sido fecunda. De ahí que cuando surge un enfrentamiento real, todas las FAS de los diversos países sigan el acontecimiento paso a paso, para tratar de extraer enseñanzas y aprender en "cabeza ajena".

Mucho se ha publicado sobre la Guerra de las Malvinas, por un bando y por el otro, con contradicciones en los datos, según el lado de donde proceda, pero han quedado una serie de puntos oscuros que pasarán muchos años antes de que se desvelen. En el Dossier se ha tratado de profundizar desapasionadamente sobre el acontecimiento, ceñirse a la realidad de los hechos y deducir unas posibles enseñanzas que pudieran servirnos para tener una conciencia clara a la hora de plantear nuestros propios problemas. ■

EL VALOR ESTRATEGICO DE LAS MALVINAS

J. CARLOS GARCIA-VERDUGO, Teniente Coronel de Aviación

Pese a las afirmaciones de algunos periodistas británicos de que el Reino Unido luchaba en Las Malvinas por el honor y los principios, a nadie se le escapa que detrás de tan nobles sentimientos se ocultaban las aspiraciones inglesas sobre la plataforma marítima de aquellas islas, su proyección sobre la Antártida y la soberanía sobre un enclave geográfico de importancia estratégica.

De no ser así ¿merecía la pena dejar desamparado el flanco británico de la OTAN para mandar los navíos a miles de kilómetros para defender unas islas a las que el historiador inglés E.P. Thomson considera "olvidadas e ignoradas" y hay que reconquistar con una guerra que resulta un "atavismo imperial"?

LA CRISIS

El 18 de marzo de 1982, llega a la isla de San Pedro, en Georgia del Sur, el carguero argentino "Bahía del Buen Suceso" para desmantelar una vieja factoría ballenera; al día siguiente, tras descargar el utillaje, los 42 operarios izan la bandera argentina y entonan su himno nacional. Consecuencia inmediata fue la protesta oficial británica por violación de soberanía y la quema de banderas blanquiazules en las oficinas de las Líneas Aéreas Argentinas en Port Stanley.

El día 23 transcurre con intercambio de notas diplomáticas y alusiones al empleo de la fuerza. El 24 el gobierno Tatcher ordena que el rompehielos "Endurance" armado y con 140 hombres a bordo se dirija desde Port Stanley, donde se encuentra fondeado, a las islas Georgia. En contrapartida Buenos Aires dispone que el transporte "Bahía del Paraíso" con una dotación de 200 hombres, acuda a San Pedro, para garantizar la integridad de sus súbditos. Poco después circula la noticia de que el carguero inglés "John Biscoe" se aproxima a las islas con una unidad de Infantería de Marina. Los viajes y conversaciones de Haig y el intercambio de notas diplomáticas se suceden; el día 30, el portaaviones "25 de Mayo" se dirige a Port Stanley y el día 2 de

Abril, el General Galtieri anuncia la recuperación de los tres archipiélagos.

Lo que sigue es historia reciente y conocida, sobre la que no es preciso insistir.

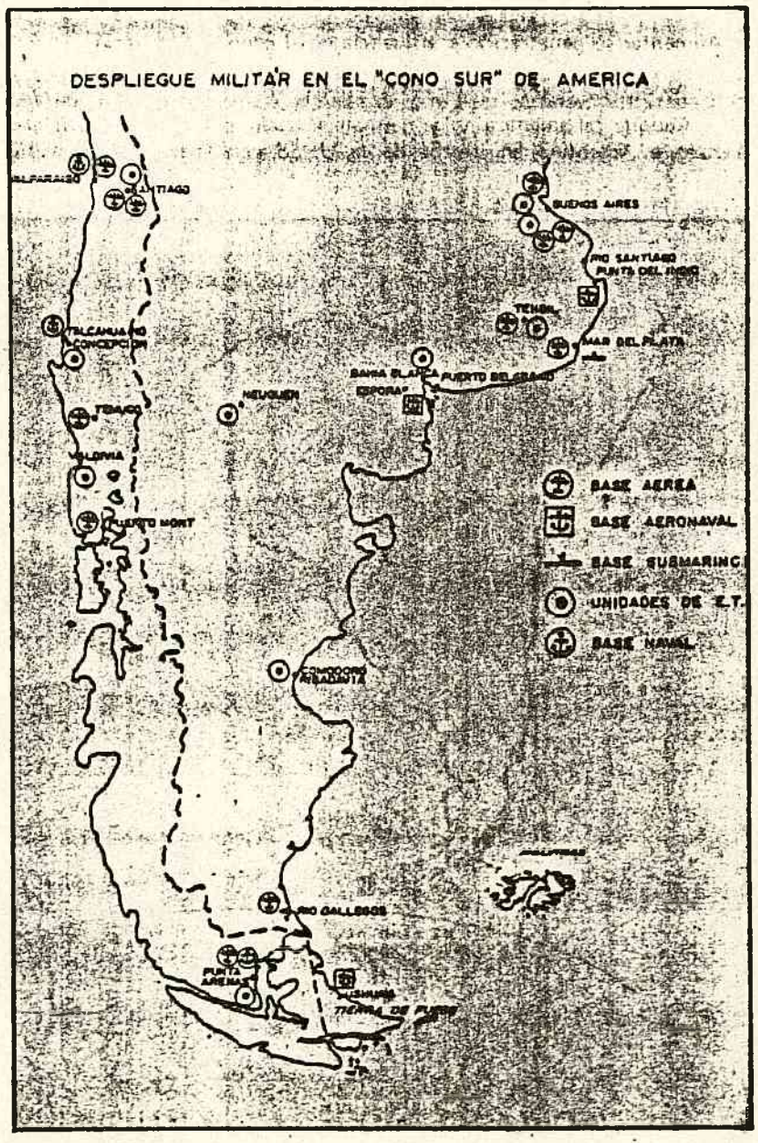
LA ACTITUD DE LAS DOS SUPERPOTENCIAS

Aunque muy localizada geográficamente, la guerra de Las Malvinas ha permitido la intervención, aunque con distinto signo, de las dos superpotencias.

El Secretario de Estado norteamericano, Haig, recurrió en su misión pacificadora a la diplomacia de lanzadera para dar tiempo a la escuadra inglesa a llegar a Las Malvinas, ya que, según el "Washington post", la estrategia de los Estados Unidos partía del supuesto de que, presionada por los ingleses, Argentina se vería forzada a retractarse rápidamente y, acto seguido, su gobierno caería. Pero cuando la flota llegó a su destino, la Casa Blanca dio un giro de 180 grados, se puso abiertamente al lado de Londres e, incluso, propuso sanciones contra Argentina.

Al advertir que Washington formaba bloque con Inglaterra, los iberoamericanos se consideraron engañados y traicionados. Estados Unidos se encontró ante el interrogante de si estaba o no contra el neocolonialismo y su actitud demostró que sus intereses en Sudamérica eran sólo materiales. Se había hecho mofa de la doctrina de Monroe. Sobre el tratado Interamericano de Asistencia Recíproca (TIAR) firmado en 1947, y aplicado ya en 18 ocasiones (6 de ellas contra Cuba), decía la prensa mejicana: "Sólo funciona cuando sirve de pantalla a las intervenciones militares de EE.UU.". Muchos políticos hispanoamericanos llegaron inevitablemente a la conclusión de lo que ha ocurrido a Argentina puede pasarle a cualquier otra nación del continente: "Hemos descubierto de la noche a la mañana que nuestro sistema de seguridad no funciona, o lo que es peor, funciona en contra nuestra". Por eso se plantea ahora la creación de una nueva organización continental sin la participación de los EE.UU.

Todas estas vivencias, más claramente expresadas por los pueblos que por los gobiernos, despertaron vivos sentimientos antiamericanos en las dos Américas, cuyas consecuencias serán muy difíciles de atenuar, si bien Reagan trate meses más tarde de recuperar la confianza perdida, anunciando visitas y otorgando su voto a Argentina en las Naciones Unidas.

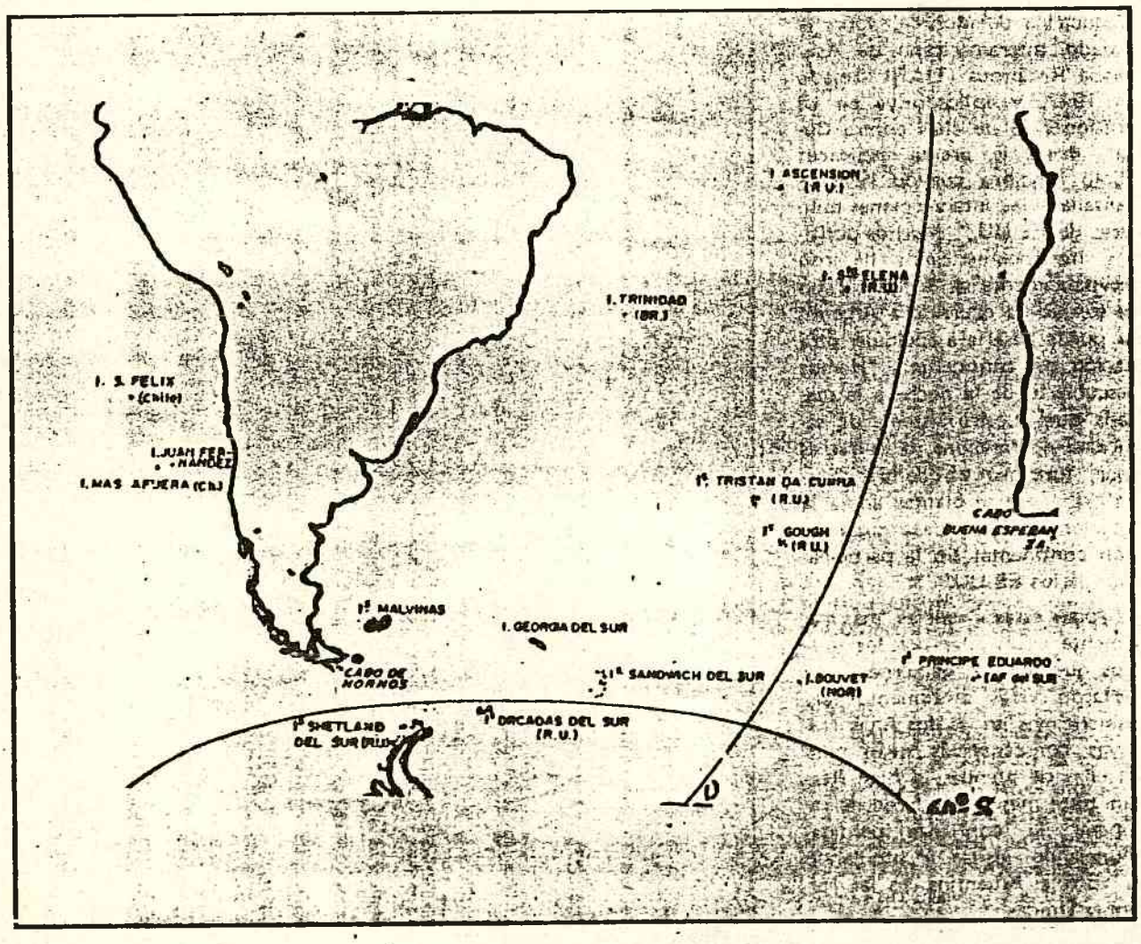


También la Unión Soviética ha jugado su papel. Las manifestaciones de Galtieri, el viaje a La Habana del Canciller Costa Méndez, la visita a Rusia del Ministro argentino de Agricultura, la entrevista al embajador soviético en la Casa Rosada, fueron unos claros síntomas de la apertura argentina hacia la URSS, con vistas a obtener una ayuda en el conflicto que, caso de haberse otorgado, hubiera sentado las bases para una futura presencia rusa en el país hermano.

De haber fructificado la oferta rusa, la obligada respuesta argentina hubiera proporcionado, tanto en caso de victoria como de derrota, la presencia soviética en la república y en las Malvinas, donde los rusos esperan:

- Conseguir puestos de escucha y acceso a puertos e instalaciones marítimas.
- Vender armamento como medio de presión política (los argentinos ya tienen helicópteros de fabricación rusa).
- Acceder a la inteligencia argentina; de forma especial sobre las actividades de los EE.UU. en Sudamérica.
- Prevenir el apoyo argentino al gobierno de El Salvador.
- Aumentar su penetración e influencia en el cono sur americano.

Aunque tal amenaza no se ha materializado, el bloqueo comercial occidental a instancias de Inglaterra ha lanzado a Argentina en brazos de la URSS, con la que ha intensificado sus relaciones comerciales como



contrapartida a falta de sus clientes tradicionales; Rusia ha sido testigo de la debilitación del bloqueo occidental y de la pérdida de confianza de Hispanoamérica hacia sus vecinos del norte.

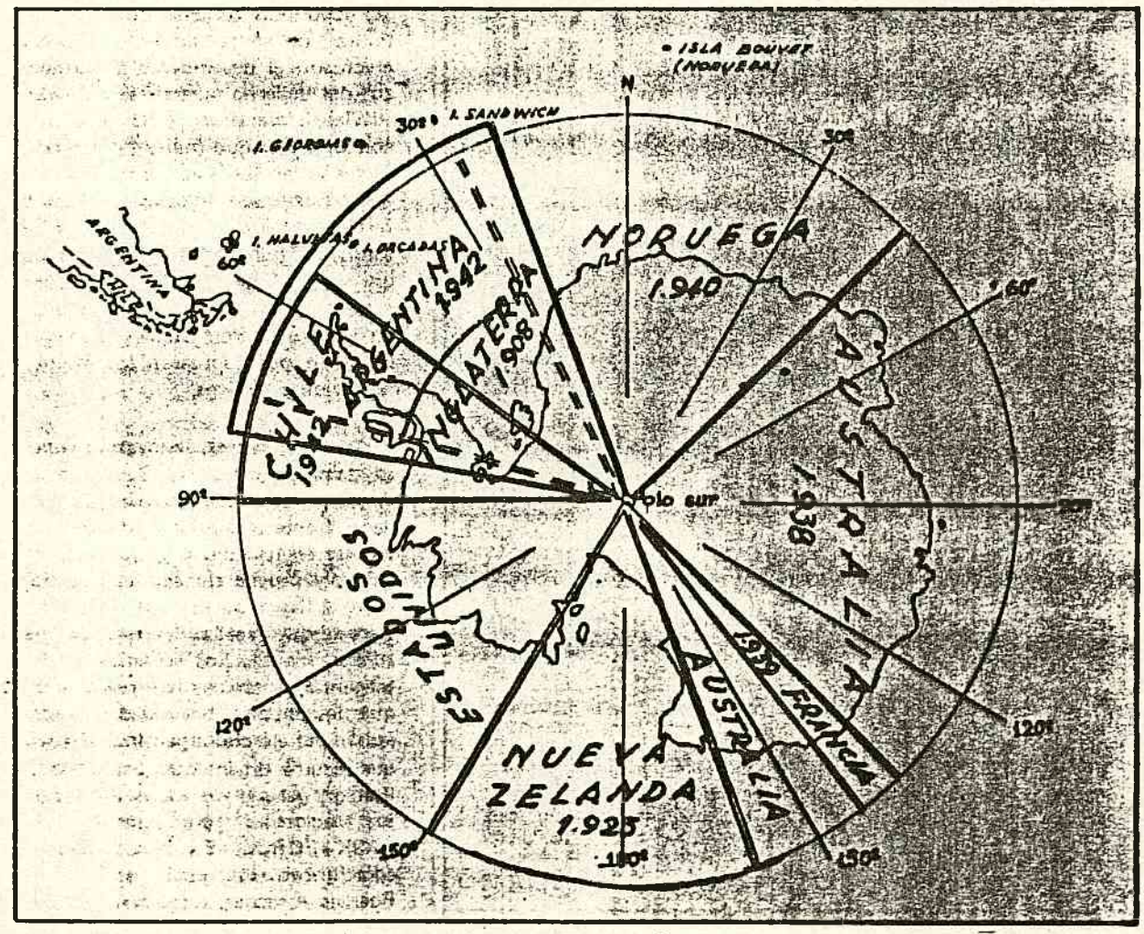
VALOR ESTRATEGICO DE LAS MALVINAS

Una mirada detenida a un mapa mundi pone de manifiesto que ante una situación de conflicto armado mundial, el Atlántico y el Pacífico sólo podrían mantenerse unidos a través de los estrechos de Magallanes y Drake, al sur de la Patagonia argentina. Es lógico pensar que el canal de Panamá quedase inmediatamente neutralizado y que el casquete polar ártico impidiese con sus hielos la navegación.

Y este paso obligado, por el que circulan anualmente 27 millones de trenes de mercancías, queda dominado por dos repúblicas, Chile y Argentina, que son las únicas potencias presentes en todo el cono sur americano (ver figura); más allá se extiende un continente inhóspito que está desnuclearizado y desmilitarizado. Así, pues, desde bases continentales se puede ejercer un control definitivo sobre el enlace marítimo del Cabo de Hornos sin que nadie pueda ejercer acción contraria salvo que disponga de una potente flota de portaviones o que domine las islas más próximas.

Pero las islas próximas escasean: en aguas del Pacífico los islotes más cercanos (Juan Fernández, Mas Afuera y San Félix), carecen de interés militar y se encuentran a 2.500 Km. de distancia.

En el Atlántico se ofrecen mayores posibilidades: El Reino Unido retiene la administración en las islas de Ascensión, Santa Elena y Tristán de Cuhna; salvo la primera, dotada de una base aeronaval utilizada por EE.UU., ninguna ofrece interés militar. Otras como Cugt, Bouvet, Príncipe Eduardo, Trinidade, Sandwich y Georgias del Sur, son islotes poco habitados a unos 3.000 km. de distancia media desde Cabo de Hornos.



CUADRO 1

HISTORIA DEL ARCHIPIELAGO

Las islas Sandwich, de sólo 300 Km.^{2} de extensión y sin población permanente fueron descubiertas en 1775 por James Cook; un siglo antes el español Antonio de la Roca había descubierto las Georgia, a las que bautizó con el nombre de San Pedro que aún se conserva en la toponimia argentina.

Las Malvinas, archipiélago formado por unas 200 islas o islotes con unos 12.000 Km.^{2} de extensión, parece que fueron descubiertas por Americo Vespucio en 1501 y ya aparecen en las referencias cartográficas de 1523; si bien los ingleses atribuyen su descubrimiento a Davis en 1529. El estrecho que separa sus dos islas mayores recibió el nombre de Falkland, que con el tiempo, se hizo extensivo a todo el archipiélago. Los franceses que comerciaban con la Compañía del Mar del Sur, en ellas establecida, comenzaron a llamarlas Malquinas y, con el uso, Malvinas. Esgrimiendo los derechos que le concedía el Tratado de Tordesillas, España hizo reclamación de su soberanía sobre las islas, lo que, al no ser reconocido por Inglaterra, provocó el ataque de nuestra flota a la ciudad de Port Egmont, con una violenta e inmediata reacción británica que a punto estuvo de desencadenar una guerra entre ambas potencias, si no hubiera sido porque España, dada su debilidad militar a fines del XVIII, tuvo que ceder en sus derechos por un pacto secreto o por simple abandono.

Por orden del Gobernador de Montevideo en 1811, fueron ocupadas por pescadores ingleses y norteamericanos, hasta que 9 años más tarde fueron desalojados por el corsario Jewett al servicio de Argentina que hizo en ellas su pabellón. La captura en 1831 de dos goletas americanas que faenaban en sus aguas y la ocupación de Puerto Soledad por una fragata inglesa consolidan la dominación británica que no llegó a ser total hasta la derrota del gaucho Rivero (que ha dado nombre a Puerto Rivero), que se resistió con las armas durante un año a las tropas inglesas.

Argentina se declaró independiente el 9 de julio de 1816 y, con ella, todos los territorios que los españoles administraban desde su suelo, incluyendo las Malvinas, que eran españolas en ese momento y estaban amparadas no sólo por los derechos de descubrimiento, sino por aquellos que otorgaba el Tratado de Tordesillas.

Desde 1834 hasta ya muy entrado el siglo XX, Argentina viene protestando y reclamando, sin recibir respuesta alguna desde Londres. En 1960 el Consejo de Seguridad de la ONU confirma que las disposiciones que hasta el momento ha dictaminado sobre descolonización son también de aplicación a estas islas. Las conversaciones al respecto se inician poco después, pero cuando el *Foring Office* anuncia a los malvineses la posibilidad de traspaso de soberanía se producen en Port Stanley y en Londres disturbios muy bien orquestados desde esferas oficiales; situación extraña, ya que era escasísimo el interés británico por la colonia, como lo demuestra el hecho de que en 1981 se iba a dar orden de retirarse de sus aguas al único buque asignado a la zona sin posible relevo por razones económicas. Por el contrario los malvineses encontraban en Argentina su segunda patria por donde circulaban libremente y de la que recibían hospitalización gratuita, servicio aéreo regular, becas de estudio y suministros de gas, petróleo y víveres.

En años siguientes se plantea la figura jurídica de la plataforma continental en cuyo entorno los argentinos incluyen el archipiélago, mientras los ingleses trazan en el mapa la plataforma de "sus" islas. Las posturas se hayan enfrentadas cuando un buque inglés confirma buenas perspectivas de yacimientos petrolíferos en la zona, lo cual agudiza aún más las tensiones: Argentina antepone a todo su soberanía; el Reino Unido, más flexible y negociador, trata de dar preferencia a la explotación de los recursos.

Tan sólo uno de esos archipiélagos, el de Las Malvinas, por su extensión y proximidad al estrecho y al continente, tiene una importancia estratégica en el control del paso entre ambos océanos. Ya que en las posibles bases en ellas instaladas se pueden realizar acciones aéreas, navales y de guerra electrónica para ejercer un control sobre esta única vía de enlace de las dos costas del continente sobre el Pacífico y el Atlántico; acciones que pueden o no contar con el apoyo prestado desde el continente.

ENSEÑANZAS DE LA GUERRA

Ambas naciones el conflicto les sorprendió sin la adecuada preparación. Si bien la Argentina tuvo la oportunidad de elegir el momento de iniciar las hostilidades, este tuvo más carácter político que militar; de no ser así no se hubiera efectuado el desembarco a comienzos del invierno austral, se hubieran suavizado previamente las relaciones con Chile, lo que hubiera permitido desplegar en las islas los reemplazos necesarios que entonces defendían la frontera andina y no reclutas bisoños, se hubiera hecho acopio de un material de guerra que pronto escaseó y se hubiera habilitado el aeropuerto de Port Stanley para que desde su pista actuaran los modernos aviones tácticos.

Por parte inglesa, la invasión supuso también sorpresa: Sus Fuerzas Armadas no estaban preparadas para hacer frente a conflictos de tipo diferente en teatros de operaciones lejanos, y prueba de ello es que durante la larga travesía las tropas tuvieron que realizar ejercicios de adiestramiento. Los servicios de inteligencia británicos han reconocido que desconocían la entidad y preparación del ejército argentino; se tuvo que recurrir urgentemente a la movilización general de todos los recursos nacionales para constituir la TASK FORCE. En pocos días se coordinaron los esfuerzos de las Fuerzas Armadas, los servicios auxi-

liares, la marina mercante y la industria civil, astilleros para acondicionar los buques y aviones expedicionarios, plataformas para helicópteros, grúas de izado, dispositivos de abastecimiento en vuelo, etc.

Organizada la fuerza era preciso hacerle operar tras viajes a lo largo de una larga y vulnerable vía de comunicación de 13.000 kilómetros con el sólo apoyo del enclave de la isla Ascensión.

Aunque parezca contradictorio más grave resultó ser para los argentinos vencer los 740 Kms. que separan el continente de las islas sin el concurso de una armada que permaneció en puerto. Algunos aviones, como los "Mirage", "Dagger" y "Super Etendard" se veían en la necesidad de reabastecerse en vuelo para cumplir su misión y regresar. Otros sólo podían permanecer unos minutos sobre la flota británica. ¿No hubiera cambiado el curso de la guerra el haber podido operar todos desde Port Stanley?

Partió Argentina de unos errores de base ya que ninguno de sus pronósticos se vio cumplido; nunca creyó en tan firme y decidida reaeción británica. Tampoco supusieron que los norteamericanos tomasen parte activa en la contienda: confiados en la vigencia del TIAR esperaban su apoyo o, al menos, su neutralidad; erraron al suponer ayuda de sus vecinos que sólo se materializó por parte de Perú y por las promesas de Venezuela, no se levantaron protestas contra el colonialismo ni el imperialismo en los países del Tercer Mundo. Pone esto de manifiesto que los tratados internacionales sólo tienen valor si refrendan los intereses de alguno de los grandes. El apoyo americano a los británicos en el orden económico, político y diplomático se completó en el plano militar con una información exacta y oportuna, la cesión de la base de Ascensión y los suministros. Sin esta ayuda otro hubiera sido el resultado del conflicto. ¿Qué hubiese ocurrido si en vez de apoyar a Londres la Casa Blanca decide acudir en ayuda de Buenos Aires?

En círculos ingleses se opinaba durante la crisis que la falta de reacción argentina, particularmente de su flota, se debía a la problemática renovación y sustitución de sus buques, cuya pérdida supondría una grave mella en su posición como fuerza naval en América del Sur con grave perjuicio en su contencioso con Chile. Cerrados los mercados internacionales (ni tan siquiera depósitos auxiliares para los Mirage) Argentina se vio en la necesidad de mantener el esfuerzo contando sólo con los medios iniciales, clara lección para el futuro que aconseja no sólo diversificar las fuerzas de aprovisionamiento, sino potenciar las industrias nacionales o, al menos, introducir ciertos elementos propios (electrónica, por ejemplo) en los sistemas de armas importados para siempre tener la oportunidad de sorprender y no ser sorprendidos.

CUADRO 2

LA ANTARTIDA

La plataforma continental del archipiélago malvinense resulta de gran interés para la Gran Bretaña no sólo por su riqueza en petróleo, y la abundancia de "crill" (crustáceo muy rico en proteínas), sino por su proyección sobre ese desconocido y enorme continente que es la Antártida con 14 millones de Km.^{2}, en el que se supone se albergan las dos cuencas petrolíferas mayores del mundo y existen grandes reservas de oro, hierro, cobre, plata, molibdeno, cobalto y níquel.

Desde que en 1820 le descubriera el navegante ruso Bellingshausen hasta la firma del Tratado Antártico en 1959, fueron constantes las controversias por las reclamaciones de diversos países cuyos aventureros e investigaciones habían explorado el más hostil de los continentes: entre 1908 y 1942, Argentina, Australia, Chile, EE.UU., Francia, Gran Bretaña, Noruega y Nueva Zelanda, exhibieron sus derechos sobre esas tierras por razones de proximidad geográfica o derivados de su exploración. El Año Geofísico Internacional de 1957-58 abrió los cauces para la materialización del Tratado Antártico al que se adhirieron posteriormente otros países, entre ellos España, que a finales de 1982 ha enviado un buque laboratorio a esas tierras.

El acuerdo firmado entró en vigor en 1961 para un periodo de 30 años y establece que a partir del paralelo 60 de latitud sur se crea una zona desnuclearizada, abierta a la cooperación científica internacional exclusivamente. Sin que queden extinguidas las reivindicaciones entonces existentes, se prohíben otras nuevas y se fija que las acciones desarrolladas durante los 30 años de vigencia no podrán nunca esgrimirse para ratificar soberanía sobre esos territorios.

En el gráfico ajunto, se indican las zonas reivindicadas por los distintos países y los años en que consideran que efectuaron la reclamación oficial. Puede observarse que el sector a que aspira Inglaterra se superpone a los reclamados por Argentina y Chile, los cuales, a su vez, se solapan.

A medida que se aproxima el 22 de junio de 1991, fecha en que caduca lo acordado, se suscitan mayores presiones para ocupar lugares de privilegio, no sólo porque se trata del futuro aprovechamiento de una riquezas no renovables bajo su suelo y otras renovables bajo sus aguas, sino porque los miembros del Tercer Mundo han protestado ante la ONU sobre pretendidos derechos de ciertos países, arguyendo que las riquezas del Sexto Continente no son privilegio de unos pocos, sino patrimonio de la humanidad.

Si bien Argentina dispuso de la sorpresa inicial y disfrutó temporalmente de superioridad aérea, se puso de manifiesto durante las operaciones que la Casa Rosada fue a rastras de los acontecimientos o, lo que es lo mismo, que Inglaterra llevó la iniciativa en todo el conflicto. Dejando constancia de la admiración que han despertado los aviadores argentinos por su bravura y tenacidad, el planteamiento y ejecución de la guerra malvinesa permite pensar en una deficiente e imprevisora logística, la presencia de tropas poco instruidas y desconocedoras de las tácticas del combate nocturno, la inadecuidad de gran parte del armamento terrestre prestado a la defensa, el fallo o desacertado empleo de los misiles, de las comunicaciones y de las medidas y contramedidas electrónicas; se puso de manifiesto la ineficacia de una flota refugiada en puerto por la presencia de los submarinos nucleares británicos a los que no sortearon los sumergibles de Puerto Belgrano, la falta de una guerra de minas que hubiera impedido o al menos dificultado el acceso por el Canal de San Carlos y hubiera restringido los movimientos de la flota inglesa.

En el aspecto aéreo hay que considerar que el escaso radio de acción de los aviones justifica la falta de selección de objetivos, pero no atenúa que las bombas arrojadas desde el aire no explosionasen porque las espoletas eran inadecuadas a las modalidades del ataque; ¿Por qué no se efectuaron ataques aéreos contra la cabeza de playa de San Carlos a las pocas horas de efectuarse el desembarco? ¿Cómo es que no actuó la fuerza aeromóvil argentina?

Por parte inglesa, se puede afirmar que un porcentaje muy elevado de su victoria se debe a la aportación americana, aunque Londres trate de minimizarla. Gracias a ellos dispusieron en ocasiones de una alerta aérea lejana que completaba la escasa información facilitada por los radares de los buques británicos. Contó el Reino Unido con una potente Task Force manejada por personal entrenado que sacó el máximo provecho de los adelantos modernos, lo que confirma que en la guerra actual prima más la tecnología (que incluye la preparación técnica y táctica de los combatientes) que la cantidad. Estableció una dirección única de las operaciones bajo control del gobierno mediante la intervención de un Gabinete de Crisis asesorado por los Jefes de Estado Mayor cuyas decisiones llegaban a los mandos operativos expedicionarios en forma de directrices muy flexibles para no coartar su libertad de acción.

Ya en el Atlántico Sur un cuidado sistema de comunicaciones permitió el control y la coordinación de los diversos medios empleados en la defensa aérea, ataques al suelo, bloqueo submarino, desembarcos aéreos y anfibios, rescate de tripulaciones, evacuación de heridos, avituallamiento, defensa antiaérea, etc.

Aunque los británicos no lo reconocen, y si lo hacen aseguran que modificaban continuamente su emplazamiento para reducir su vulnerabilidad, mantuvieron su flota muy cerca del archipiélago y por tanto, al alcance de la aviación argentina a la que inicialmente valoraron muy por debajo de su capacidad combativa contra la que opusieron una cobertura aérea de sólo 20 aviones en los días iniciales. La Fuerza naval británica nunca consiguió superioridad aérea y los C-130 argentinos pudieron operar hasta horas antes de la rendición del General Menéndez después de haber transportado a las islas 435 toneladas de carga. Tampoco los Nimrod y los Vulcan estuvieron a la altura de las circunstancias y los resultados de sus acciones fueron pobres. Sólo la buena actuación de los Harrier, flexibles y versátiles, ha paliado el error británico de sustituir los antiguos portaaviones como el "Ark Royal" por portaeronaves; a ello se ha llegado por los recortes presupuestarios de la defensa, de la misma manera que ha obligado a construir buques estructurales más débiles con metales ligeros, como el aluminio, que resultan más económicos por su consumo de combustible, pero menos resistentes al fuego de las modernas armas.

Aunque se ignora, por su imposible valoración, el esfuerzo económico de ambos bandos, el conflicto ha dejado unas secuelas de carácter financiero que obligará al Reino Unido a grandes desembolsos para garantizar la defensa, del archipiélago en el futuro. La construcción de un aeropuerto moderno (7 mil millones de pesetas) resulta imprescindible para mantener en las Malvinas una guarnición permanente y rotatoria de un millar de hombres apoyados por seis destructores y fragatas y un submarino. Todo ello supone un gasto anual de 150 millones de libras (más de 30 mil millones de pesetas al cambio actual) que no queda contrarrestado por la posibilidad de disponer de campos de ejercicios reales para los tres ejércitos.

Aunque el conflicto ha demostrado que aún se pueden vivir en el siglo XX aventuras victorianas de imperio, también ha puesto de manifiesto la capacidad de una nación para movilizar en pleno sus recursos de defensa de la dignidad nacional ofendida. Más que contra los argentinos, los ingleses lucharon contra la distancia y los elementos y pusieron a prueba su capacidad de improvisación respaldada por una preparación profesional de la que no se puede prescindir en las crisis actuales. ■

ISLAS MALVINAS: APUNTES SOBRE LA ACTUACION DE LAS UNIDADES DE TIERRA

JOSE GONZALEZ PARADIS, Comandante de Artillería DEM.

ANTECEDENTES

Las operaciones militares se iniciaron con el desembarco, a las 2200 horas del jueves día 1 de abril, en Port Stanley, de un comando argentino de Infantería de Marina. Este, se hizo inmediatamente con el control, tanto de las instalaciones portuarias situadas en Cabo Penbroke (a 5 kilómetros de la ciudad), como del aeropuerto, reduciendo a la unidad militar británica allí destacada.

A las 0700 horas del día 2 de abril, se produjo el desembarco definitivo de tropas y el aterrizaje de aviones de transporte. Los efectivos argentinos de la operación, se cifran en unos 5.000 hombres.

Una vez consolidada la toma de las Malvinas, se logró, en pocos días, reunir abastecimientos suficientes (víveres) para resistir un asedio de varios meses.

El día 22 de abril, el Presidente de la República Argentina, en su calidad de Comandante en Jefe del Ejército, visita las Islas Malvinas.

PRIMERAS ACCIONES BRITANICAS

El domingo, día 25 de abril, los británicos se apoderan de las Islas Georgias del Sur. Con anterioridad y para preparar esta acción, desembarcó en las Islas un Comando compuesto por 12 hombres.

El día 9 de mayo, la Royal Navy lleva a cabo un bombardeo contra Puerto Argentino, participando en la acción, helicópteros Sea-King en intentos de desembarco que son rechazados.

El martes 11 de mayo, hay un nuevo intento de desembarco helitransportado británico que nuevamente y con un balance de 200 bajas es rechazado.

El "bloqueo total" inglés a las islas, ya decretado con anterioridad, deja mucho que desear; en realidad, los aviones de transporte C-130 Hércules, escoltados por cazabombarderos Mirage, lanzan su carga de suministros, en una especie de puente aéreo prácticamente ininterrumpido.

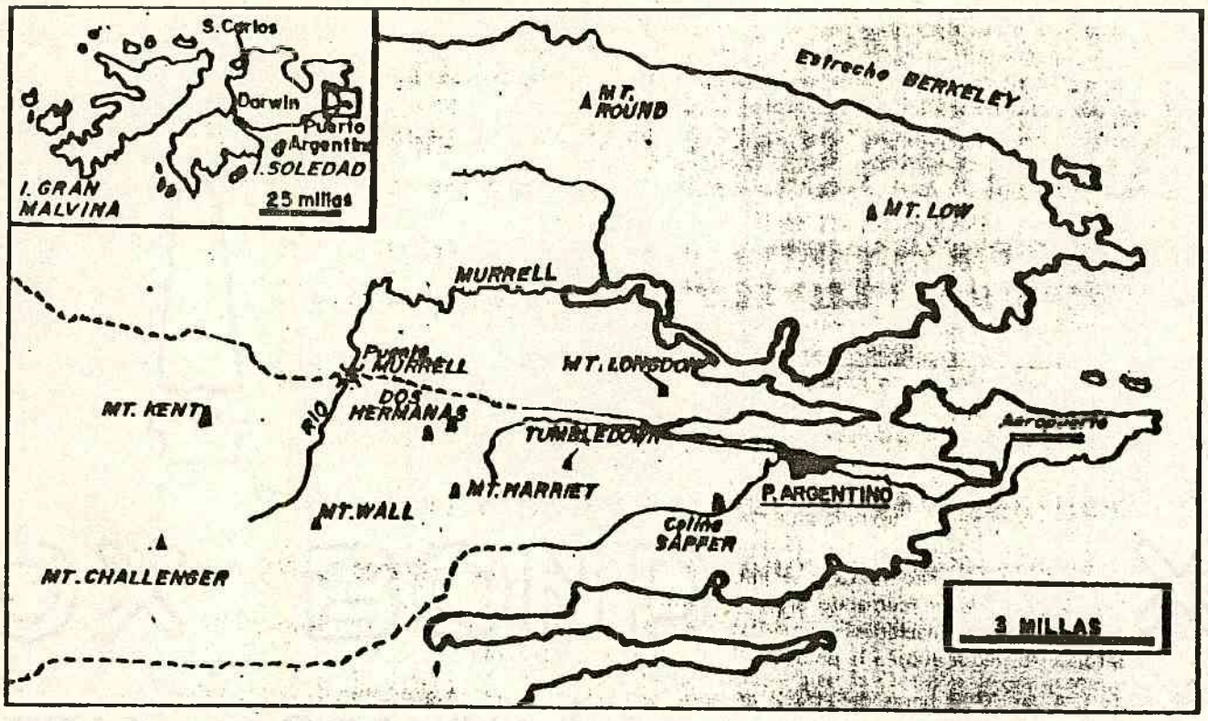
En la noche del 14 al 15 de mayo, comandos de la Royal Marine desembarcan en la isla Borbón, situada al Norte de la Gran Malvina. Los 120 hombres que lo componían, atacaron a los aviones argentinos, destruyendo también, antes de retirarse, los depósitos de combustible y municiones.

DESEMBARCO EN SAN CARLOS

Al anochecer del día 20 de mayo, la Flota británica bombardeó la zona de Puerto Argentino, mientras que los Harrier lo hacían en la bahía del Zorro de la Malvina Occidental, en acciones de hostigamiento y diversión, con objeto de minar la moral y confundir a los defensores.

Los buques anfibios británicos se dirigieron desde el extremo oriental de la "zona de bloqueo" de las Islas Malvinas, hacia el lugar de reunión, con los cuatro escoltas que iban a darles protección durante el desembarco.

Mientras la flotilla británica, unos 20 buques en total (incluidos los de apoyo), entraba por el norte en el Canal de San Carlos pocas horas antes de la medianoche, se procedía, por parte de otras fuerzas, a lanzar



ataques de diversión sobre puntos que, al parecer, fueron los siguientes: Bahía del Zorro, Puerto Darwin, Puerto Luis y Fanning Head (a unos 10 kilómetros de San Carlos). En este último, sorprendieron a la guarnición argentina, de unos 50 hombres, hicieron 9 prisioneros y los demás lograron escapar.

Aprovechando la oscuridad, la fuerza anfibia penetró en el Canal de San Carlos con tres escoltas que comenzaron a bombardear la zona de Fanning Head, mientras el cuarto escolta permanecía vigilando el estrecho.

La Bahía de San Carlos, resguardada del mal tiempo, disponía de buenas playas y de una colina que, dominando el conjunto, podía servir de observatorio. La guarnición era de unos 50 hombres.

A las 0200 horas del viernes día 21, los británicos iniciaron el desembarco en tres playas: San Carlos, Puerto San Carlos y en la vecina bahía de Ayax. La sorpresa fue total, para asombro de los mismos británicos.

Establecidas dos cabezas de playa y mientras los marines y paracaidistas iban tomando posiciones en tierra, al orto, comenzó un segundo desembarco, helitransportado, en la población de San Carlos, donde los ingleses se encontraron con la débil resistencia de una Compañía argentina que momentos después se retiraba. Este desembarco que se inició a las 0530 horas, finalizó cuatro horas más tarde, dando tiempo a poner en tierra todo el cargamento de los buques de asalto anfibio "Fearless" e "Intrepid" (carros ligeros, vehículos blindados, armamento y diverso material de aprovisionamiento, incluidos víveres y agua). El número de soldados británicos desembarcados en San Carlos, se calcula entre 2.000 y 3.000.

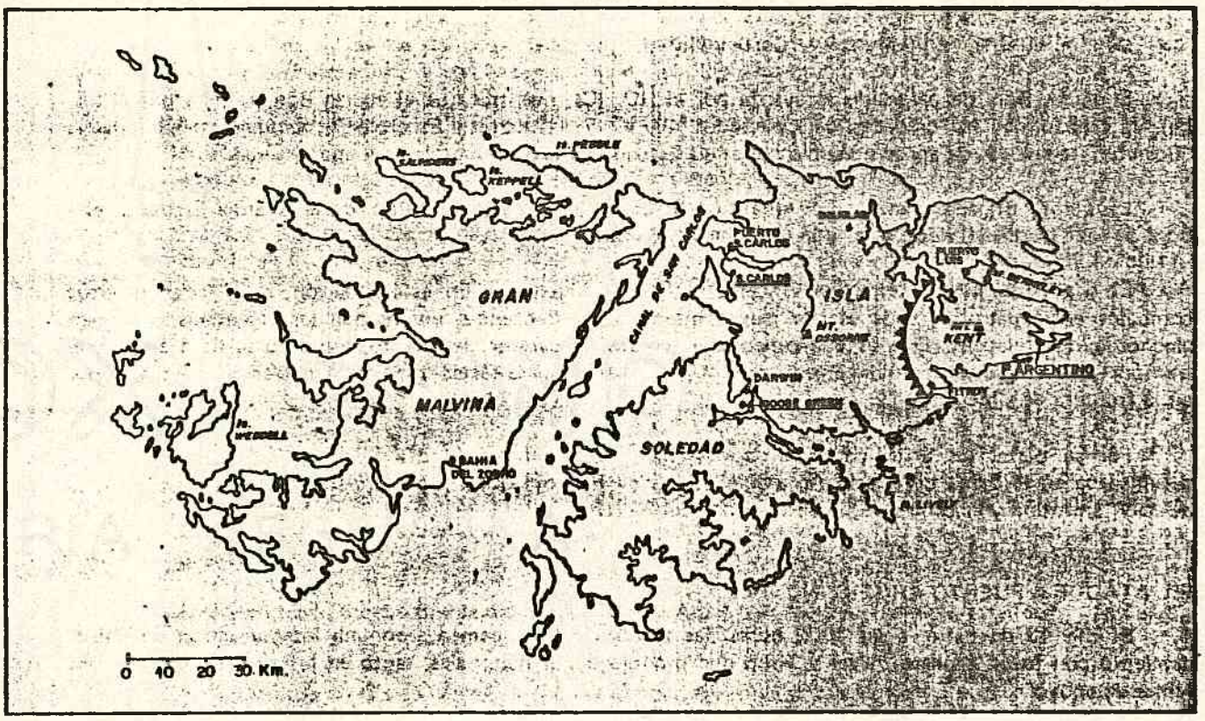
El General Menéndez, teniendo en cuenta, quizá, que el objetivo fundamental seguía siendo Puerto Argentino y que los efectivos desplegados, unos 10.000 hombres, eran suficientes para controlar el avance inglés, no contraatacó.

El domingo, día 23 de mayo, tropas de Infantería de Marina y de Ejército argentinas, mantuvieron duros combates con los británicos, resguardados en una zona peñascosa que hacía imposible la utilización de carros de combate.

El lunes, día 24 de mayo, los argentinos reconocían la consolidación inglesa de una cabeza de plaza, en San Carlos, de 10 kilómetros en dirección E.—O., por 15 kilómetros en dirección N.—S.

El 25 de mayo, continuaron los combates sin resultado positivo.

122



OFENSIVA BRITANICA

Los ingleses deciden llevar a cabo una ofensiva en 2 fases:

- 1.ª Fase: Puerto Darwin
- 2.ª Fase: Puerto Argentino.

Manteniendo aislada a la guarnición de la Isla Occidental.

Hay pocas posibilidades de trasladarse por tierra desde Puerto Darwin a Puerto Argentino (únicamente existe una carretera de tercer orden). Entre ambas poblaciones está la nunca mejor llamada "tierra de nadie".

En la madrugada del día 27 de mayo, a las 0600 horas, los británicos lanzan sus primeros paracaidistas helitransportados en la zona de Darwin. El 2.° Bón. de paracaidistas ataca Puerto Darwin que fue abandonado por las tropas que lo defendían, para unirse a la defensa de Goose Green. Después de 24 horas de lucha, las tropas argentinas se rendían.

En este momento comienza la 2.ª Fase: Puerto Argentino, para la que ya se cuenta en la Isla con unos 7.500 hombres, más otros 1.000 que se añadirían en breve plazo, procedentes de Inglaterra.

En la proporción hacia Puerto Argentino, el mayor obstáculo estaba representado por el Monte Kent.

El lunes 31 de mayo, los 3.000 hombres procedentes del "Q.E.2" habían desembarcado a unos 9 kilómetros de Puerto Argentino (muy probablemente en el estrecho Berkeley) para unirse al resto de las fuerzas en el cerco a la capital.

Mientras tanto, las primeras tropas británicas ya se encontraban combatiendo en la zona de M. Kent, a unos 20 kilómetros de la capital, donde confluyeron tres columnas británicas, desde el N., NO. y SE.

A partir de la ocupación de M. Kent, la operación se concibió en tres direcciones:

- A — Harriet — Thumbledown.

— B — Longdon — Wireles Ritdge.

— C — Murrel — Cortley Hill

El tercer Bón. de paracaidistas avanza por el NO. (C), mientras que el cuarto Bón. lo hace por el SE. (A), reforzado por las unidades de Comandos 40, 42 y 44, carros "Escorpión", vehículos semiblindados "Scimitar", convoyes de aprovisionamiento, el 40 Escuadrón Real de Ingeniería y apoyo aéreo.

La quinta Brigada avanza en la dirección B. Está formada por el II Bón. de la Guardia Escocesa, el I Bón. de los Guardias Galeses y un Bón. de fusileros Gurkhas.

El día 6 de junio, terminaba el cerco a Puerto Argentino. En esta situación, se registran diversos combates entre patrullas, cada vez de mayor intensidad y frecuencia, en los que los argentinos consiguen algunos éxitos relativos. Este es el momento en el que, al parecer, se intentó, luego no se llevó a cabo, el transporte de tropas de montaña argentinas a la retaguardia inglesa (éstas tropas pertenecían a las estacionadas en la frontera de Chile).

Por su parte, los británicos intentaron llevar a cabo, el martes día 8 de junio, una operación de desembarco en la Bahía de Puerto Agradable (Bahía de Fitzroy) que no consiguieron, por la actuación de la aviación argentina y el contraataque de unidades del Ejército.

EL ATAQUE A PUERTO ARGENTINO

El día 13 de junio, a las 1000 horas, las fuerzas inglesas comenzaron una intensa acción de ablandamiento con fuego artillero, naval y aéreo que produjo daños materiales, tanto en la artillería, como en las armas de apoyo.

A las 2230 horas del mismo día, iniciaron un ataque de gran envergadura, explotando principalmente su capacidad tecnológica para el combate nocturno.

A las 0500 horas del día 14, los ingleses consiguieron romper el frente defensivo y penetrar en la posición argentina. Al mismo tiempo, fuerzas especiales helitransportadas realizaban un envolvimiento vertical y tomaban posiciones en la retaguardia de la posición defensiva, constituyendo un cerco prácticamente imposible de romper y obligando a un cambio de frente de difícil concreción. El empleo de helicópteros, especialmente aptos para misiones nocturnas, fue masivo y permitió a los ingleses una gran movilidad, con un mínimo degaste de sus tropas.

Mientras se realizaban los movimientos de tropas mencionadas, la artillería inglesa, con fuego sobre objetivos bien determinados y los helicópteros de ataque, efectuando fuegos de apoyo con singular eficacia y continuidad, debido a lo avanzado de sus sistemas de arma, destruyeron la artillería argentina y afectaron sensiblemente las comunicaciones, reduciendo de forma determinante la capacidad combativa de los defensores. Al las 0900 horas del día 14, habían conquistado las alturas clave de la defensa. El combate continuó empleando las reservas, hasta que a las 1400 horas, la situación defensiva se tornó insostenible.

A las 1500 horas se produjo un alto el fuego, sin acuerdo previo, que permitió al Comandante de la guarnición militar, realizar la evaluación correspondiente y determinar que era imposible continuar la resistencia, sin producir un derramamiento de sangre inútil. En función de lo expuesto, se concertó el alto el fuego definitivo, decisión que comprendía únicamente las acciones que se desarrollaban en el área de Puerto Argentino.

ALGUNAS CONSIDERACIONES GENERALES

— En principio, Argentina mantiene en las Islas fuerzas terrestres, solidamente instaladas y susceptibles de apoyo logístico y operativo, tanto por vía naval, como por vía aérea, debido a su relativa proximidad al Continente.

Inglaterra, en principio, está en condiciones de inferioridad cuantitativa, toda vez que el número de hombres utilizado es inferior al argentino, que se calcula aproximádamente en unos 10.000 hombres (todos los manuales apuntan que la fuerza atacante debe disponer de una superioridad de,

por lo menos, 3 a 1, además de contar con superioridad aérea). La fuerza británica no reúne ninguno de estos requisitos. En este contexto, es evidente que los británicos tenían que sufrir unas pérdidas, derivadas de la colocación en tierra de una fuerza cuantitativamente inferior, sin superioridad aérea local y con la desventaja de una logística problemática.

- El ejército argentino, por otra parte, estaba falto de preparación para el tipo de combate que le esperaba. Inicialmente se ordenó contara con raciones para 180 días y que quedara abastecido con módulos de munición de todo tipo para 60 días de combate.

  Por falta de organización logística no pudo cubrirse esta previsión; problema que se acentuó, cuando se decidió reforzar la guarnición inicial compuesta por 8.000 hombres. Los 3.000 hombres, aproximadamente, que se enviaron de refuerzo, únicamente llevaron munición para 3 días de combate.

  Cuando dio comienzo el bloqueo naval inglés, el puente aéreo argentino llevó víveres y ropa, pero casi nada de armamento y munición.

- La Infantería de Marina argentina fue la única fuerza en tierra que era veterana. El Ejército había licenciado al reemplazo con 1 año y medio de servicio; por ello, muchos soldados contaban únicamente con 2 meses de instrucción. Apercibidos de ello, después de los combates en San Carlos, los ingleses desbordaron al Batallón de I.M., obligándole a retirarse combatiendo para no quedar embolsado.

- Se ha criticado mucho que la defensa de Puerto Argentino fuese una defensa estática, sin embargo, se puede decir en su descargo que:

  - Después de Ganso Verde, la Fuerza Aérea argentina se quedó sin Pucaras y helicópteros, lo que privó a las Fuerzas Terrestres de apoyo aéreo. Se acabaron también, los misiles tierra-aire.

  - Una Sección de Infantería de Marina, destacada del V Bón. en la Isla de Borbón, que tenía como misión la defensa de la misma, fue sorprendida por un ataque de Comandos ingleses que destruyeron 13 Pucaras.

  - El E.M. de la Armada propuso, ya que no se disponía de minas para la defensa del Canal de San Carlos y en el Estrecho no había artillería pesada, llevar allí el "Belgrano" para situarlo como Batería flotante. Esta propuesta no se aceptó por no exponer al buque que posteriormente, como se sabe, el día 2 de abril, fue torpedeado por el submarino británico "Conqueror".

CONCLUSIONES:

- Los combates en tierra, se caracterizaron por una mezcla de rápidas marchas y audaces ataques helitransportados, utilizando armas muy modernas.

- El desenlace ya conocido de los acontecimientos en las Malvinas, fue consecuencia de la desproporción en material y capacidad combativa del Ejército de Tierra que defendió Puerto Argentino.

  La superioridad de las fuerzas inglesas, en medios y tecnología, fue clara muy especialmente en lo que se refiere a capacidad para el combate nocturno: equipos especiales para visión nocturna, tales como visores y miras de infrarrojos, sistemas laser de puntería, guiadores de misiles, etc.

- Los argentinos, aparte de no haber valorado la capacidad de reacción británica, carecían de unidades de élite y tuvieron que afrontar, con reclutas jóvenes y mal instruidos, a los soldados profesionales británicos.

- No cabe duda de que la actuación del Ejército argentino en las Islas Malvinas ha constituido una sorpresa y que su moral no estaba a la altura de las circunstancias.

- Consecuencia del conflicto, es también, el hecho de que el Comandante en Jefe del Ejército, pretende revitalizarlo, dotándolo de los medios necesarios y acrecentando su moral y el nivel de adiestramiento.

125

ASPECTO NAVAL DE LA GUERRA DE LAS MALVINAS

JOSE LUIS TATO, Capitán de Navío

A pesar de que ya ha transcurrido un tiempo considerable desde la terminación de la llamada guerra de las Malvinas o del Atlántico Sur, aún no contamos con todos los elementos de juicio necesarios para realizar —al menos en el aspecto naval— un análisis lo suficientemente completo de las operaciones realizadas que permita extraer unas consecuencias lo bastante amplias para sentar unas bases que permitan una comparación con la doctrina aeronaval hasta ahora vigente y obtener las conclusiones precisas que la ratifiquen o aconsejen su modificación. Esta falta de dichos elementos de juicio estriba en que sólo contamos con los datos del bando británico, y muy pocos, por no decir ninguno, por parte argentina.

Sin embargo, han concurrido unos hechos claramente definidos que avalan, sin lugar a dudas, la permanencia de determinados principios de la guerra en el mar: el concepto de Mando —que lleva en sí la decisión y la coordinación y la adecuada facultad de delegación del mismo—, la bondad de las comunicaciones, la logística y el adiestramiento de la fuerza. Y todos estos principios brillaron desde el comienzo de las operaciones en la parte británica, ya que pese al heroísmo a raudales, acometividad sin límites y gran audacia de los argentinos, en especial su aviación, no pudieron éstos desarrollar con la amplitud necesaria la estrategia adecuada para cumplir con la finalidad de conservar el archipiélago, bien por la disuasión —se valoró erróneamente la capacidad y voluntad de reacción del Reino Unido y su tenacidad— o bien por efecto de las armas. Los argentinos emplearon una estrategia que está de moda —si bien es antigua— la llamada estrategia de *atrición* y cuyos resultados, aparte de esta realidad, no se presentan, en general, como halagüeños.

Otra fue la estrategia de los británicos, apoyada por una experiencia considerable —a través de varios siglos— en el manejo de las Flotas lejos de su territorio metropolitano, por lo que sus mandos no se encuentran en un ambiente desconocido, por así llamarle, si tienen que actuar en estas condiciones, como así ocurrió en este conflicto, y fruto de esa experiencia es su capacidad de organización y de adecuación de los medios necesarios para cumplir la misión, desde el *saber estar* en la mar hasta el asegurar un suministro regular y a tiempo a todas sus unidades mediante un puente de aprovisionamiento constituido en su mayor parte por buques puramente mercantes requisados y acondicionados en cuestión de días, e incluso horas, para una misión oficial y peligrosa. Por ello, hay que reconocer también, a la vista de su actuación, que la Marina mercante inglesa está preparada para estos eventos, y constituye la cuarta arma de la Defensa Nacional del Reino Unido, país éste que tiene ideas muy claras y pragmáticas sobre lo que significa el ser una nación marítima.

La logística fue, a nuestro juicio, el principal caballo de batalla, ya que pese a la base avanzada de la isla de la Ascensión, hubo que situar y mantener un material y unos efectivos considerables a una distancia de más de ocho mil millas de la metrópoli, fuente principal de suministros. Un aspecto muy importante de este problema fue el abastecimiento de combustible en la mar a diversas unidades, las más de las participantes en las operaciones. Así como para los buques mercantes y de transporte no había mayor dificultad, una vez que les instalaron las tomas de petróleo, sí lo hubo para las unidades menores, como destructores y fragatas, en cuanto a la frecuencia de reabastecimiento, ya que por razones de estabilidad —dadas las condiciones meteorológicas— no era aconsejable que sus tanques quedasen por debajo de la mitad del relleno, y ello trajo como consecuencia que la velocidad de la fuerza no sobrepasase los 15 nudos. Todos estos hechos y su perfecta sincronización avalan nuestro juicio acerca de la gran dosis de organización y de adiestramiento de los británicos, ya que hay que tener también en cuenta que en cierta medida, los buques británicos han sido diseñados en cierto modo para una guerra en el ámbito europeo, y no está previsto, en consecuencia, que hayan de afrontar prolongadas permanencias en la mar, y este aspecto que en principio parece algo trivial, está siendo muy tenido en cuenta en los proyectos de nuevas construcciones.

Pero hechas estas breves consideraciones de tipo general, quizás sea más conveniente a los efectos de obtener ciertas conclusiones, el hacer un breve repaso, no de los acontecimientos en sí, sino más bien de los distintos factores y medios que concurrieron en el desarrollo del conflicto, hasta el momento en que las autoridades argentinas decidieron llegar al alto el fuego. Trataremos de forma somera alguno de estos elementos y factores.

Las Flotas en presencia.— Ante todo, y con carácter de generalidad, surge la pregunta de la adecuación, de la preparación de la Fuerza, por ambas partes, a un teatro de operaciones distinto (por sus características peculiares, tanto en distancias como en meteorología) de los que siempre han sido habituales, al menos con carácter decisivo de las operaciones. Y en este caso, la zona de las Malvinas iba a ser en sí misma y por sí misma, el escenario en cuyo exclusivo entorno se iban a decidir desde la primera a la última palabra. La primera ya había sido dicha por parte argentina, y la última fue pronunciada por parte de los ingleses, que además tuvieron de su parte, en forma inesperada y no prevista, unos factores muy importantes para el cumplimiento de su misión.

Ahora bien, en cuanto a los argentinos, su Flota sí sabía moverse y operar en aquellos parajes, análogos a los circundantes a las tierras antárticas y magallánicas, en las que tiene asignada, creemos, una misión muy concreta, pero la Flota argentina, sus buques, no actuó en fuerza, y este hecho de su práctica inmovilidad, ha llamado poderosamente la atención. Los motivos permanecen aún, al menos para nosotros, en el campo de las suposiciones, y de ellas recogemos las siguientes:

a) La salida de la Flota estaba condicionada a la operatividad del portaviones *25 de Mayo,* que al parecer no era muy elevada, debido a la reparación o acondicionamiento a que estaba sometido. En estas condiciones, y al no tener cobertura aérea, los demás buques argentinos poco podían hacer, teniendo enfrente a dos portaeronaves.
Además, esta salida constituía la típica acción de *Strike,* en el sentido de ir a buscar a la Fuerza Operativa británica y por medio de la aviación embarcada, destruir a los dos portaeronaves ingleses, en cuyo caso la guerra estaba prácticamente ganada, con el casi único riesgo de los submarinos nucleares británicos, cuya presencia también influyó notablemente en esta ausencia, sobre todo después del

hundimiento del crucero *General Belgrano,* hecho concebido como un factor disuasorio, además o defensivo por parte inglesa.

b) Aún en el caso de haber estado listo el *25 de Mayo,* era bastante aventurado correr el riesgo de un descalabro, no solamente ya cara a las Malvinas, sino principalmente teniendo en cuenta al equilibrio con otras potencias navales del hemisferio sur americano.

¿Qué hubiera ocurrido si la Flota argentina, eligiendo el momento adecuado –que estaba en sus manos– y en coordinación con la Aviación, tanto naval como del Ejército del Aire, hubiese presentado batalla?. Coincidimos con unas recientes declaraciones del almirante Woodward, jefe de la fuerza expedicionaria británica, en el sentido de que las cosas se le habrían puesto muy difíciles al Reino Unido, pues dada la superioridad aérea argentina, el *Hermes* y el *Invencible* eran presa relativamente fácil para el bando argentino. Pero esta situación no se produjo, afortunadamente para Gran Bretaña, por dos motivos esenciales:

La Flota argentina, por las razones que sean, no salió a la mar.

Los argentinos no prolongaron la pista del aeródromo de Puerto Argentino, o Port Stanley, para que sus aviones de combate actuaran desde dicha base, neutralizando a los ingleses y atacando continuamente a los transportes de tropas, acción fundamental para evitar un desembarco anfibio.

¿Y qué decir de los británicos? ¿Estaban preparados para actuar en un teatro tan inhóspito en todos los aspectos?. Específicamente, podríamos decir –con las correspondientes cautelas– que no, pero ello tampoco constituye una dificultad insalvable para ellos, dada su facilidad de adaptación a cualquier circunstancia naval debido a que desde siempre los ingleses han tenido una ejecutoria eminentemente naval para llevar a cabo sus empresas, tanto militares como comerciales. Poseen, por así decirlo, una conciencia y una experiencia indeleblemente grabadas en su forma de ser, de pensar y de actuar, de la que han hecho gala y fortuna en todo momento y lugar a lo largo de la historia de este pueblo tan singular y estirado. Y desde estas cualidades nace la tenacidad, que es una característica inherente a los problemas del mar. El que no es tenaz en el mar, y más si depende de él, difícilmente puede remontar las adversidades que aquél comporta. En este orden de ideas subyace la explicación de cómo y por qué los británicos se desenvolvieron con gran soltura en un ambiente geográfico, estratégico y logístico que en principio les era muy adverso, pero al que supieron dar la vuelta, y más teniendo en cuenta las facilidades que, por suerte les brindaron sus oponentes en este sentido al no mover su Flota.

Pero es que además, y por último, los ingleses aplicaron correctamente los principios fundamentales de la estrategia, apoyándose siempre en la iniciativa. Estos principios fueron:

- La previsión, que lleva consigo la meticulosa elaboración consciente de los planes de operaciones.
- La preparación, en cuanto a la concentración de las fuerzas de manera que puedan manejarse en el tiempo deseado de acuerdo con los planes, y
- La ejecución, consistente primero en el despliegue y después en las maniobras de conjunto, tanto de diversión como de acción para la consecución directa de objetivos parciales que, integrados, lleven al objetivo final.

Los misiles.– Este es un tema cuya discusión por los expertos está aún bastante lejos de haber concluido. De los misiles *Exocet AM-39,* cinco fueron disparados por los aviones *Super Etendard* de la Aviación argentina, y de ellos solamente dos hicieron blanco en dos buques, hundiéndolos, el *Sheffield* y el *Atlantic Conveyor,* con una notable peculiaridad en cada caso. El misil que hizo blanco en el *Sheffield* no explotó, aunque perforó las planchas del costado del buque, y el gran incendio subsiguiente al impacto fue provocado por el combustible residual del misil y con tan mala suerte para la unidad inglesa que este fuego se extendió a todo el buque a

través de los cables de conducción eléctrica, dejándole sin comunicaciones interiores y sin energía para los equipos de contraincendios. Al parecer, el buque llegó a ser remolcado, ya prácticamente inerte, pero ante las averías sufridas por el incendio, se decidió hundirlo.

En cuanto al *Atlantic Conveyor,* fue hundido por un misil disparado contra el portaviones *Hermes* que en una acción imprudente prestaba apoyo cercano a aquél mientras realizaba las operaciones de desembarco del material aéreo que transportaba, principalmente helicópteros. En el portaviones detectaron el lanzamiento del misil, desviándole de su rumbo por medio de ECM y de *chaff,* pero dado el magnífico blanco radar que ofrecía el mercante, sin ECM ni *chaff,* atrajo irremediablemente hacia sí al misil.

En cuanto a los otros tres misiles lanzados desde aviones, fueron desviados desde sus blancos mediante las ECM, y solamente un misil lanzado desde tierra averió seriamente, aunque sin hundirlo, al destructor *Glamorgan.*

¿Qué se deduce de todo ello?. Sencillamente, que los buques del futuro, dentro de cada tipo, han de ser mayores que los actuales con objeto de poder llevar el mismo armamento y equipos electrónicos, y además un mayor blindaje en un casco con mayor compartimentación y apto para poder soportar un cierto grado de castigo, con lo que se le ha dado la razón a los diseñadores de estos buques del tipo 42, ya que el proyecto inicial estaba en las 7.000 toneladas, pero razones de modalidad crematística aconsejaron "abaratar" el tonelaje, introduciendo aleaciones ligeras, que han dado muy mal resultado dada la facilidad y rapidez con que se funden con el fuego.

En cuanto a los buques mercantes que en caso de guerra hayan de formar parte de convoyes, habrá que instalarles equipos de ECM, incluidos los *chaff* para que por sí mismos o mediante la acción táctica coordinada en el convoy, puedan reducir el riesgo de impacto y de hundimiento.

También, y ante el peligro del fuego, hay que volver a las normas que han ido cayendo en desuso, en el sentido de desterrar las sillas, mesas y demás muebles de madera, así como alfombras y revestimientos plásticos del tipo de linóleo, que tanto se han prodigado en los dos últimos años. Los buques, sobre todo los pequeños, han de volver a ser austeros, dejando las comodidades de sus dotaciones en las bases de tierra o hasta cierto punto en los buques nodriza.

Torpedos y minas.— Aunque en un principio se supuso que el crucero argentino *General Belgrano* fue hundido por dos torpedos Mk-24 *Tigerfish,* el modelo más moderno y eficaz de esta arma con que van dotados los submarinos nucleares de ataque, lo cierto es que no fue así, ya que según informes oficiales británicos se ha señalado que los torpedos empleados fueron dos viejos Mk-8, que ya se consideran obsoletos por la Marina del Reino Unido, pero a pesar de ello continúan entre la dotación de armas de estos submarinos.

En cuanto al minado, cabe decir que los argentinos minaron solamente los accesos a la bahía de Port Stanley o Puerto Argentino, si bien este minado no tuvo consecuencias, ya que los ingleses habían requisado cinco pesqueros arrastreros a los que dotaron del equipo necesario para las operaciones de rastreo de minas, y lograron "limpiar" el campo minado. No deja de extrañar esta actitud argentina de ceñirse únicamente al minado de los accesos de la capital del archipiélago, cuando todas las aguas circundantes son susceptibles de minado, dados los bajos fondos existentes. La razón o explicación parece descansar en la carencia del número necesario de minas para ello.

Artillería.— La artillería de los buques, de calibre 4,5 pulgadas, no fue empleada en combates navales propiamente dichos, y en cuanto a su utilización como artillería antiaérea, es de hacer notar que si se llegó a emplear, no derribó a ningún avión argentino, los cuales fueron abatidos por misiles de la Fuerza Naval o en combate aéreo.

En cambio, esta artillería fue muy eficaz en los bombardeos sobre costa, principalmente los previos a las acciones anfibias de San Carlos, más que por los daños materiales causados, por el efecto depresivo y de quebrantamiento de la moral de las tropas argentinas.

Aviones Harrier.— Terminamos este breve comentario acerca del enfoque naval de las operaciones en las Malvinas diciendo dos palabras sobre los aviones *Harrier,* que pasaron aquí su gran prueba de fuego. La Fuerza Operativa británica salió a la mar con 22 aviones embarcados entre los dos portaviones; posteriormente, este número se vio incrementado con seis unidades más traídas a bordo del *Atlantic Conveyor,* y finalmente se añadieron o incorporaron 14 unidades pertenecientes a la RAF, que efectuaron el traslado a la zona de operaciones volando desde Inglaterra a Ascensión y de aquí a los portaviones con reabastecimiento de combustible en vuelo, cosa que nunca habían hecho antes. Hay que destacar que solamente un uno por ciento de las salidas previstas de los *Harrier* desde los portaeronaves no pudieron ser efectuadas, habiéndose contabilizado 1.500 salidas de los *Sea Harrier* y 150 de los aparatos de la RAF o GR-3. Ninguno de estos aviones fue derribado en combate aéreo, y solamente cinco por fuego desde tierra. A lo largo de las operaciones en que tomaron parte, demostraron una gran capacidad como aviones polivalentes en misiones de combate aéreo, de ataque al suelo y antibuque.

Conclusiones finales

Este conflicto permitirá extraer algunas consecuencias muy valiosas en el campo táctico y en la conducción estratégica. Marca, por así decirlo, el final y el principio de una nueva época de la guerra aeronaval, cuyo protagonismo descansará en la guerra electrónica, expresada ésta en su mayor amplitud. Pero dentro de todas las conclusiones que puedan obtenerse, merecen ser destacadas:

El empleo de la Fuerza Naval como demostración palpable de una voluntad política firme en el manejo de la crisis.

Los ingleses han conducido, con una programación muy detallada, sin dejar nada al azar, una Fuerza Naval de unos cincuenta buques, a miles de millas de distancia de las propias bases, y todo ello con elevada eficacia —fruto del adiestramiento— y audacia.

Las pérdidas producidas han quedado por debajo de los riesgos calculados y aceptados de antemano, y con gran tenacidad y decisión, aspectos importantísimos en la conducción de operaciones, pudieron rebasar prontamente el punto de inflexión para mantener la iniciativa en todo momento, fundamento esencial del éxito.

Seguridad y eficacia en las comunicaciones, tanto con la metrópoli como interfuerzas.

Eficacia de los aviones de despegue vertical.

Exito de la técnica, correctamente aplicada, de Mando y Control.

Efectividad del empleo de las Contramedidas electrónicas.

Necesidad de unas Fuerzas Armadas con un elevado grado de profesionalidad, con lo que la calidad compensa con creces al número o cantidad.

Consecuencia general de todo es que para disuadir o, llegado el caso, vencer, hay que tener preparadas en todos los órdenes unas Fuerzas Armadas capaces, y tener también la voluntad política de emplearlas, extremo éste del que debe de estar convencido el posible adversario. ■

LA AVIACION EN LA GUERRA DE LAS MALVINAS

JOSE SANCHEZ MENDEZ, Teniente Coronel del Arma de Aviación

Quiero expresar mi admiración y respeto a mis compañeros y camaradas, pilotos argentinos y británicos que dieron una lección de espíritu militar, de amor a la patria y de profesionalidad, coraje y bravura y que fueron los verdaderos heróes de la guerra de las Malvinas. A mis compañeros muertos en el combate y en el campo del honor mi más profundo y cariñoso homenaje.

* * *

A pesar de los numerosos artículos publicados sobre la actuación de la Aviación en la Guerra de las Malvinas en diversos medios de comunicación, más o menos especializados, y de algunos informes, que con algún carácter oficioso se han hecho circular, por una y otra parte, se carecen de determinados datos que permitan una valoración definitiva, ponderada y real del conflicto, desde el punto de vista aéreo. Sin embargo, la documentación existente permite realizar un análisis bastante fiable y completo, aunque con algunas lagunas que el tiempo se encargará de rellenar. Existe más información de origen británico que argentino, lo cual inevitablemente tiene que reflejarse al realizar un juicio crítico sobre cómo fue la Guerra en el Aire y desde el Aire. Con la intención de hacer una presentación lo más objetiva posible ha sido redactado este trabajo, que únicamente pretende que las conclusiones que se obtengan puedan servir de lección provechosa para todos.

ACCIONES DE RECONOCIMIENTO AEREO

La falta de medios adecuados de Reconocimiento Aéreo de Imágenes y Electrónico fue una laguna sentida gravemente por Argentina durante todo el conflicto. Con el fin de llenar este vacio organizó un Grupo de Reconocimiento Aéreo especial con aquellos aviones de mayor radio de acción, que les permitiese conocer los movimientos de la flota británica. Dicho Grupo estuvo integrado por *B-707* y *C-130* y operó desde la Base de Comodoro Rivadavia y actuó en un área comprendida entre los paralelos 39° y 56° de latitud sur y hasta una distancia de casi 600 kms. de la costa continental. Posteriormente se incorporaron algunos *Fokker-27* y *Learjet-35A.* En estas acciones tuvo una gran participación el *Escuadrón Fenix,* integrado por aviones civiles, requisados, de muy diversos tipos y procedencias y cuyos pilotos eran civiles, destacando sus 123 misiones de decepción electrónica realizadas para confundir a la Task Force británica. Los aviones argentinos de Reconocimiento Aéreo efectuaron 466 salidas con 2.239 horas de vuelo, sufriendo la pérdida de un *C-130* y un *Learjet,* derribados por los cazas VSTOL británicos. También se utilizaron por parte de la Aviación Naval aviones *Neptune,* aunque básicamente lo fueron para llevar a los *Super Etendard* hasta una distancia desde la cual éstos pudiesen lanzar los misiles *Exocet.* A pesar del esfuerzo realizado, los mandos aéreos argentinos sufrieron la falta de medios tecnológicos y actuales de Reconocimiento Aéreo para la guerra moderna.

Gran Bretaña utilizó en estas operaciones a los *Nimrod MK-2* de acción sobre el mar, de la RAF, que fueron modificados con el fin de poder ser reabastecidos en vuelo y así prolongar su autonomía. Con un tercer piloto y un nuevo navegante los *Nimrod* realizaron sus misiones de reconocimiento, básicamente electrónico, cuya duración media fue de 19 horas, siendo dotados de armamento ofensivo y defensivo. Algunos aviones cisternas *Victor* fueron equipados con equipos de reconocimiento fotográfico, instalándose además un nuevo sistema de navegación y un radar, lo que les permitio realizar misiones de Reconocimiento, tanto previas a los ataques y bombardeos aéreos y navales como posteriores, al objeto de poder efectuar una correcta valoración de daños, siendo la duración media de estos vuelos de catorce a quince horas. En las misiones puramente tácticas las acciones de Reconocimiento Aéreo las realizaron los helicópteros y los *Sea Harrier/Harrier,* que resultaron insuficientes para satisfacer las necesidades de información de la Task Force británica, tal como reconoce el Informe oficial presentado, al Parlamento por el Secretario de Defensa el pasado mes de diciembre.

B1

ACCIONES DE CARACTER LOGISTICO

Una de las características de este conflicto fue el gran esfuerzo efectuado por la aviación de transporte de ambas partes. Como ya se señala al comentar las características del Teatro de Operaciones, la lejanía del mismo obligó a realizar numerosas acciones de carácter logístico.

Transporte Aéreo

Gran Bretaña tuvo que utilizar todos sus recursos para establecer y mantener un continuo puente aéreo con la isla de la Ascensión, hasta el punto de que al concluir las hostilidades se habían transportado hasta la Base Aérea de Wideawake 5.800 hombres y 6.600 toneladas de material y mercancías, habiendo invertido unas 17.000 horas de vuelo los C-130 y VC-10 de la RAF. Ello supuso un gran ahorro de tiempo al sustituir la travesía marítima por el transporte aéreo. En la isla de la Ascensión se embarcaban los suministros en los buques con destino a las Malvinas, situadas 6.300 kms. más al sur. Wideawake incluso permitió realizar operaciones de abastecimiento desde el aire a los buques bretánicos, mediante el empleo de los *C-130 Hércules,* que realizaron 40 misiones de este tipo.

Por su parte Argentina también realizó una intensa acción de logística aérea y que tras la imposición británica de la Zona exclusión total fue realmente el único medio de abastecer al cuerpo expedicionario que ocupaba las Malvinas. Para ello entre el 2 de abril y el 13 de junio las actividades de transporte aéreo militar

CARACTERISTICAS DEL TEATRO DE LAS OPERACIONES

La lejanía del archipiélago de las Malvinas y las duras condiciones meteorológicas habidas durante la época del año en que se desarrollaron las operaciones repercutieron notablemente en el balance final del conflicto.

Por parte británica, la distancia entre sus bases aéreas en el Reino Unido y las Malvinas era de casi 14.000 kilómetros, lo que obligó a utilizar la Base Aérea de Wideawake, situada en la isla de la Ascensión, como punto clave para las misiones estratégicas de carácter logístico, de bombardeo y de reconocimiento. De todas formas Wideawake se encuentra a 6.300 kilómetros de las Malvinas, lo que exigió el realizar un gran esfuerzo y aportar grandes dosis de imaginación a los responsables de la RAF a fin de poder satisfacer las necesidades operativas de la Task Force enviada al archipiélago y las de carácter estratégico antes mencionadas. Una gran parte de estas necesidades pudo ser atendida gracias a la masiva ayuda de los EE.UU., sin la cual el triunfo final británico hubiese sido quizás imposible.

Las duras condiciones meteorológicas de la zona fueron sufridas particularmente por los pilotos de los helicópteros y de los Sea Harrier y Harrier GR-3 de la RAF tanto en la ejecución de sus misiones como en las cubiertas de los porta-aeronaves Hermes e Invencible, en las tensas esperas previas al despegue para dirigirse al lugar de las operaciones.

Fue también decisivo para la victoria británica el poder disponer de unos modernos sistemas C^3, de Mando, Control y Comunicaciones vía satélite, que facilitó la dirección de las diversas operaciones, esencialmente las estratégicas, desde el propio Cuartel General de las fuerzas armadas situado en la metrópoli.

Argentina se vio obligada igualmente a utilizar el transporte aéreo para atender las necesidades logísticas, no sólo de sus fuerzas desplazadas en las islas, sino también de la totalidad de la fuerza expedicionaria terrestre allí destacada, especialmente desde la imposición del bloqueo británico, que exigió un gran esfuerzo a los pilotos de los C-130 de la Fuerza Aérea, que realizaron la mayoría de los vuelos en las horas nocturnas.

Los pilotos de la Fuerza Aérea y de la Aviación Naval Argentina vieron tremendamente limitadas la capacidad de destrucción y de combate de sus aviones por la gran distancia entre sus bases en el continente y las islas Malvinas, unos 700 kilómetros. Al ser su misión principal atacar a los buques de la flota aeronaval británica y a sus fuerzas de desembarco y posteriormente prestar apoyo a las fuerzas terrestres propias, tenían que transportar la máxima carga militar a dicha distancia –bombas, cohetes, munición y depósitos suplementarios–, lo que obligaba a los pilotos argentinos a realizar sus misiones con perfil alto-bajo-alto y en particular a vigilar continuamente el nivel de sus reservas de combustible, circunstancia que se hizo crítica en el caso de los Dagger y Mirage III E al tener que evitar el uso del postquemador. Todo ello reducía el tiempo de permanencia sobre el objetivo que en muchas ocasiones tuvo que limitarse a dar una sola pasada, el no poder reiterar los ataques e incluso tener que rehuir el combate con los cazas tácticos británicos al encontrarse en inferioridad de condiciones. Además, las tripulaciones estuvieron sometidas a una gran tensión psico-física al tener que realizar vuelos entre 40 y 60 minutos de duración al objetivo al nivel del agua para evitar la detección radar de la flota británica, lo que exigía hacerlo entre 3 y 15 metros de altura máxima. Ello producía una pérdida de visibilidad al formarse en los parabrisas de los aviones de ataque una capa de sal y en el caso de los caza-reactores una grave corrosión.

Las condiciones meteorológicas –vientos de hasta 80 nudos, temperaturas entre -7° y $1^{\circ}C$, tormentas de nieve, nieblas, escasa visibilidad horizontal, nubes muy bajas con techos inferiores a los doscientos pies y una mar brava y de grandes olas que planteaban problemas insolubles a los radares– fue el otro gran factor limitativo del Teatro de

representaron 2.356 horas de vuelo, de las que 2.047 corresponden a la Fuerza Aérea, 293 a Aerolíneas Argentinas y 16 a la compañía Austral, trasladando a 9.729 hombres y 5.442 toneladas de material diverso y víveres. Dentro de este período, durante los 44 días de operaciones compendidos entre el 1 de mayo y el 14 de junio, se llevaron a Puerto Argentíno 435 toneladas de material, de las que 18 fueron lanzadas desde el aire y se volaron 420 horas, trasladando a las islas a 514 hombres y evacuándose a 264 heridos en condiciones operativas muy duras, bajo el fuego de la artillería y de los misiles superficie aire británico junto con el hostigamiento de los *Sea Harrier* y *Harrier GR-3*. Es obligatorio destacar la misión realizada el día 13 de junio, fecha en la que un *Hércules*, con su piloto y copilotos heridos y varios neumáticos reventados consiguió despegar rumbo al continente, transportando a cien heridos graves. Horas antes de la rendición de las fuerzas terrestres argentinas, los C-130 habían continuado volando hasta las Malvinas, forzando el ferréo bloqueo británico, cuyo último despegue se efectuó a las 21,30 del día 13 de junio. Como se ha indicado anteriormente la Aviación Civil argentina participó en las operaciones aéreas, en particular en las de transporte materializando dichas acciones Aerolíneas y la Compañía Austral. La Aviación de Transporte realizó (sumadas las horas de vuelo invertidas en el puente aéreo continente–Malvinas y las realizadas en el continente) un total de 7.719 horas, de las que 6.639 corresponden a la Fuerza Aérea, 986 a Aerolíneas y 94 a la Austral, transportando a 49.000 hombres y 9.800 toneladas de carga.

Reabastecimiento en Vuelo

Pero donde realmente destacaron las acciones de carácter logístico fue en el Reabastecimiento en Vuelo, que constituyó la clave y la base de las operaciones efectuadas por la RAF en el Atlántico Sur. 600 misiones

Operaciones. De los 44 días que duraron las operaciones, las condiciones meteorológicas adversas impidieron la acción aérea durante 17 días, es decir el 38,6 por ciento. Otra circunstancia a considerar fue la corta duración del período de luz diurna, solamente 9 horas (debido a las fechas en que se desarrolló el conflicto) que limitó también la capacidad operativa de la Aviación de Combate argentina al no poder efectuar ataques nocturnos, excepto con los Canberra MK-62, factor que resultó especialmente agravado en el caso argentino por la ausencia de unos Sistemas de Control Aerotáctico y de C^3 apropiados. En este sentido hay que destacar la gran actividad desarrollada por la Red de Observadores Aéreos (ROA), integrada por radioaficionados y que en muchas ocasiones sirvió de base a las telecomunicaciones argentinas y para facilitar el control, aunque de forma parcial, del espacio aéreo propio. Conviene recordar que en la zona operaban entre ambos lados unas 400 aeronaves –aviones y helicópteros– de diversos tipos.

En estas adversas circunstancias los pilotos argentinos tuvieron que realizar la mayoría de las veces las penetraciones hacia sus objetivos a estima y en circunstancias tremendamente críticas. Igualmente las operaciones de rescate de las tripulaciones derribadas fueron muy difíciles, llegándose al final a que las posibilidades de supervivencia de un piloto, tras realizar su misión, se redujesen a menos de 50 por ciento.

La Fuerza Aérea Argentina organizó una Sección Operativa de Búsqueda y Salvamento integrada en el Mando de la Fuerza Aérea Sur, constituido para el Teatro de Operaciones y que actuó tanto desde las bases aéreas continentales como de los Aeródromos de las islas. Para ello utilizó aviones y helicópteros, estando entre los primeros un Fokker-27; un Twin Otter DHC-6 y tres Mitsubishi y entre los segundos 2 Chinook, 2 Hughes 369, 4 Sikorsky y 6 Bell-212, que lograron recuperar a 14 pilotos de los 18 que habían saltado en paracaídas al ser derribados sus aviones.

En este sentido Gran Bretaña obtuvo un gran éxito en la aeroevacuación del personal combatiente herido y de las tripulaciones derribadas, mediante la acción intensa de sus helicópteros. Tras el resçate se les trasladaba al buque hospital Uganda, donde después de las intervenciones más urgentes, se les evacuaba en tres transbordadores, especialmente acondicionados, al puerto de Montevideo, y desde allí en aviones de transporte VC-10 de la RAF a Gran Bretaña. La Sanidad militar británica tuvo la capacidad orgánica y técnica de realizar intervenciones quirúrgicas en una plazo máximo de 6 horas a partir de la evacuación o rescate de los heridos, con una supervivencia superior al 90 por ciento.

También el escaso relieve del terreno y la ausencia de una vegetación frondosa influyeron en el curso del conflicto. La orografía facilitaba la actuación de helicópteros y aviones a baja cota, pero exigía una mejor disponibilidad de equipos radar para mantener una vigilancia de todos los azimut, de la que Argentina carecía. La vegetación impidió el camuflaje de los Pucará y helicópteros desplegados en las islas, para protegerlos de los ataques de la artillería naval y de los cazas VSTOL británicos.

Un hecho que tuvo unas consecuencias transcendentales fue la decisión argentina de no alargar la pista de hormigón de 1.200 metros del aeródromo de Puerto Argentino, de forma que hubiesen podido operar desde el mismo los Mirage, Dagger, Super Etendar y A-4. De haber podido actuar desde las Malvinas algunos interceptadores, que contaban en tierra con dos radares AN/TPS-44 y 43, Argentina nunca habría perdido la Superioridad Aérea. Más inexplicable resulta cuando la Fuerza Aérea de Argentina disponía de una pista metálica que pudo haber sido transportada por vía marítima al no poder serlo por aire (pues las dimensiones de sus planchas impedían utilizar el avión como medio de transporte). Igualmente Argentina no se decidió a instalar barreras de frenado para cazarreactores, quizás por no haber recibido a tiempo algunas de tipo portátil que había solicitado. Esta postura tuvo unas consecuencias probablemente decisivas. Hoy día dicha pista ha sido alargada por Gran Bretaña y desde la misma operan ya los F-4 Phantom de la RAF. Gran Bretaña instaló en la Bahía de San Carlos una pista metálica de 690 pies de longitud para las operaciones de los Sea Harrier/Harrier.

de reaprovisionamiento en vuelo fueron realizadas por los pilotos británicos de las que sólo un 1 por ciento tuvieron que ser abortadas, que casi siempre lo fueron por los fuertes vientos de cara. Durante la campaña, nuevas técnicas y capacidades fueron desarrolladas rápidamente, modificándose para ello unidades de *Vulcan, C-130* y *Nimrod* para poder ser reabastecidos en vuelo, mientras que otros *C-130* y *Vulcan* lo eran para ser convertidos en cisternas y unirse a los 15 Victor (el 65 por ciento del total de la RAF) desplegados en Wideawake. Trece *Nimrod* y siete *Hércules* fueron modificados para poder recibir combustible en vuelo, mientras que cuatro *Hércules* y seis *Vulcan* eran transformados en aviones cisternas. Los *Nimrod* realizaron 150 misiones de reabastecimiento, algunos de 19 horas de duración, los C-130 Hércules volaron 35, con un tiempo medio de 25 horas, batiéndose el record de permanencia en el aire de un avión de este tipo, en una misión que duró 28 horas y 3 minutos. La mayor parte de los "rendez-vous" de las misiones de reabastecimiento en vuelo de los *Vulcan* y *Nimrod* se realizaba próximo a la isla Trinidad, a unos 1.400 Kms. de las costas brasileñas, lo que facilitaba la localización radar del área y la posterior reunión visual.

Ello permitió el que los bombarderos *Vulcan* realizasen cinco incursiones (de sólo relativo éxito) contra las instalaciones argentinas en las Malvinas, pero que exigieron la movilización de diez cisternas *Victor* para ello.

Especialmente significativo fue el refuerzo de la aviación de combate británica. Inicialmente la Task Force sólo dispuso de *12 Sea Harrier* embarcados en el portaaeronaves *Hermes* y de 8 en el *Invencible*. Posteriormente 8 *Sea Harrier* más y 6 *Harrier GR-3* de la RAF llegaron en vuelo desde sus bases en Europa (estos últimos desde St. Nawgan, en Cornwall, en Gran Bretaña) hasta la isla de Ascensión, tras un vuelo de nueve horas en el que fueron reabastecidos varias veces por los *Victor*. En Wideawake fueron embarcados en el buque contenedor Atlantic Conveyor que los llevó hasta un punto situado en latitud 52° sur y desde allí en vuelo, hasta los portaaeronaves de la Task Force. (Como medida de precaución aviones cisterna *Victor*

FALLO DE LA INTELIGENCIA AEREA

El conocimiento británico, antes del inicio de las hostilidades, sobre la capacidad de combate de la Aviación Militar Argentina, era bastante superficial y orientado probablemente sólo al despliegue y número de aviones de aquélla. Los pilotos británicos carecían de cartografía de la zona, desconocían las condiciones meteorológicas de la misma e incluso de la topografía de las islas. La Inteligencia Estratégica británica falló ostensiblemente. Parece ser que los EE.UU. habían descriptado la clave de las comunicaciones argentinas y facilitaron a los británicos la misma, lo cual ayudaría enormemente a estos últimos al planeamiento y conducción de las operaciones. De confirmarse este hecho, revelaría un considerable retraso argentino en el campo de la Inteligencia de Señales.

Sólo a partir del comienzo del conflicto Gran Bretaña pudo disponer de cierta Inteligencia Táctica que facilitó enormemente la preparación y ejecución de las acciones aéreas. La información proporcionada por los infantes de marina y los civiles repatriados tras la ocupación argentina tuvo una gran importancia, como lo fue una película de aficionado (que logró ser sacada de las Malvinas), en la que pudo comprobarse la existencia de misiles Skyguard y Tigercat y de un radar TPS-43, así como un gran aporte de datos sobre el despliegue de la artillería defensiva, especialmente antiaérea. Otra gran fuente de información fueron los comandos del Special Air Service (SAS) de la RAF y del Special Boat Squadron (SBS) de la Royal Navy, especialmente en lo que se refiere a la decisión sobre donde se realizarían los desembarcos iniciales.

Se cree que parte de la información sobre la aproximación de las formaciones aéreas argentinas provenía de los Nimrod de lucha ASM provistos de sistemas de Inteligencia de Señales y que otra fuente de información pudo haber sido el comando del SAS, cuyo helicóptero se estrelló en Chile. Pero principalmente el origen de la información sobre los movimientos de la Aviación de ataque de Argentina procedió de los satélites de reconocimiento norteamericanos, lo cual obligó a la Fuerza Aérea Argentina a realizar continuos cambios en su despliegue, y a vuelos de decepción para confundir a dichas plataformas espaciales. Días antes del desembarco británico, exactamente el 11 de mayo, los EE.UU. pusieron en órbita un satélite de reconocimiento Big Bird (13 toneladas de peso) que gracias a su cámara-telescopio Perkin-Elmer puede obtener fotografías desde 160 Kms. de altitud en la que pueden distinguirse objetos de 15 centímetros o transmitir sus imágenes por televisión merced a una cámara Eastman Kodak de resolución media. Se supone también que el satélite de reconocimiento KH-11 número 4, lanzado el 3 de septiembre de 1981 (este tipo es desarrollado conjuntamente por la USAF y la CIA), y que sobrevuela diariamente el Atlántico Sur haya estado enviando diariamente imágenes de la zona de operaciones. Pero los actuales satélites de reconocimiento no son los más idóneos para obtener información de las actividades navales, razón por la cual se estima que el sistema NOSS-3 o Satélite Naval de Vigilancia de los Océanos (Navey Ocean Surveillance Satellite) que cubre diariamente el Atlántico Sur ha estado enviando información de todos los barcos que navegaban próximos a las islas Malvinas. El NOSS-3, lanzado el 3 de marzo de 1980, está constituido por un satélite principal y tres secundarios, y es capaz de determinar con una altísima precisión la situación de cualquier buque y, merced a sus sensores infrarrojos también a un submarino en inmersión. También está comprobado que los EE.UU. proporcionaron gran apoyo a Gran Bretaña mediante sus plataformas espaciales y otros sistemas en el campo de la Inteligencia de Señales, tanto de Comunicaciones como Electrónica.

Argentina sufrió aun más el vacío que representó la ausencia de una Inteligencia Estratégica sobre las capacidades, vulnerabilidades y líneas de acción de Gran Bretaña, que la llevó a una situación sin salida posible, al subestimar la

135

Según datos oficiales del Ministerio de Defensa británico, los *Sea Harrier* realizaron unas 1.200 salidas y los *Harrier* 125, con un promedio diario de seis misiones de una duración media de 90 minutos y a razón de 3 ó 4 salidas por piloto, llegando a estar algunas tripulaciones sentadas diez horas en el puesto del piloto. El coeficiente general de disponibilidad fue de un 95 por ciento, con una relación piloto/avión de 1.2 al principio de las operaciones, para posteriormente pasar a 1.4. Según las mismas fuentes las pérdidas fueron 2 *Sea Harrier* y 3 *Harrier GR-3* derribados por la defensa antiaérea argentina, más otros 5 *Sea Harrier* por colisión en vuelo y accidentes en cubierta, lo que daría una "atrición" total del 5,5 por ciento, valor que se reduce al 0,43 si se incluyen los vuelos de entrenamiento. Tan sólo se perdió el 1 por ciento de las misiones previstas, debido a la falta de disponibilidad.

Gran Bretaña empleó un total de 200 helicópteros que realizaron una acción muy intensa, especialmente los *Sea King* y los *Wessex*, llegando los pilotos de estos últimos a efectuar durante el periodo de las operaciones un promedio de 260 horas de vuelo. Solamente en el mes de mayo la escuadrilla 820 de *Sea King* voló 1.560 horas. Los helicópteros se revelaron, al igual que en Vietnam como un elemento valiosísimo para aumentar la movilidad de las fuerzas terrestres y como excelentes plataformas de tiro anticarro o de neutralización de la artillería.

Argentina lanzó al ataque todos sus medios aéreos disponibles, poniendo de relieve el carácter eminentemente ofensivo del avión y por tanto que este principio de empleo es el único verdaderamente esencial e inmutable sobre cómo debe ser utilizado el Poder Aéreo. Su Aviación de combate planeó, durante los 44 días de operaciones, 505 misiones de ataque a la flota británica, correspondiendo 149 a los *Skykawk A-4B* y 106 a los *A-4C*, 145 *a los Dagger*, 45 a los *Mirage III*, 54 a los *Camberra* y 6 a los *Pucará* que quedaban en la zona continental, de las que se cumplieron satisfactoriamente el 88% de las misiones y volándose 2.782 horas. En estas acciones Argentina solamente admite el derribo de 34 aviones, lo que supondría el 41,5% del despliegue inicial y un coeficiente del 7% de las salidas programadas, que representa una tasa excelente, sobre todo si se consideran las características del Teatro de Operaciones, la falta de un sistema C^3I apropiado, la carencia de armamento adecuado y de repuestos, carencia que aumentó con el bloqueo militar y económico impuesto por la Comunidad Europea. En estas acciones fuentes argentinas reconocen la pérdida de 36 aviadores.

Ayudas exteriores recibidas.

Argentina recibió escasa ayuda militar de otras naciones y se vio sometida a un duro bloqueo por parte de las principales naciones industriales occidentales, lo que acentuó la progresiva disminución de su capacidad operativa, a medida que las pérdidas aéreas se incrementaban y la tasa de disponibilidad del material decrecía.

Muy distinto fue el nivel de la ayuda de los EE.UU. a Gran Bretaña. Grandes cantidades de material de todo tipo, desde los modernos misiles *Sidewinder AIM-9L*, a las planchas metlálicas para capacitar las pistas de hierba de los aeródromos de las Malvinas al objeto de que pudiesen operar los *Harrier*, el transporte a la isla de la Ascensión de combustible, sistemas de CME, equipos de supervivencia, el envío a la Base Aérea de Mildenhall (Gran Bretaña) de aviones cisternas KC-135 para sustituir a los *Victor* desplegados en Wideawake, etc. (incluso se ha rumoreado que unidades *Harrier* de los Marines estadounidenses estuvieron listas para su posible entrega a Gran Bretaña). Especialistas internacionales dudan de que los británicos hubieran podido recuperar las Malvinas sin la ingente ayuda norteameticana. Significativa fue también la cooperación prestada por otros países, especialmente del área de la OTAN y algunos, que como Portugal, permitieron el uso de sus instalaciones militares a los aviones y buques de guerra del Reino Unido.

LA BATALLA AEREA

La acción ofensiva

Para poder recuperar las Malvinas, Gran Bretaña necesitaba disponer de la iniciativa y de la sorpresa. Al no haber obtenido la sorpresa estratégica, sólo cabía la sorpresa táctica como instrumento que le permitiese neutralizar la superioridad aérea inicial argentina y a ser posible inclinar a su favor el dominio del aire.

La Superioridad Aérea es condición necesaria e imprescindible para el desarrollo de las operaciones de superficie y en el caso que nos ocupa Gran Bretaña debía luchar por alcanzar esa Superioridad a fin de que la fuerza naval pudiese actuar con éxito.

Descartada la posibilidad de utilizar armas nucleares, incluso de carácter táctico, Gran Bretaña podría haber deseado destruir a la Aviación de combate argentina en sus bases del continente, pero carecía de medios

136

estratégicos adecuados para este conflicto de carácter limitado (sólo disponía de los Vulcan). Por esta razón inició las operaciones aéreas con un ataque a la pista e instalaciones del aeródromo de Puerto Argentino y al de hierba de la Pradera del Ganso, acción que fue realizada en la madrugada del día 1 de mayo por un Vulcan procedente de Wideawake, para posteriormente continuarla mediante el empleo de 16 *Sea Harrier* procedentes del *Hermes* y del *Invencible,* que agrupados en dos formaciones, atacaron los dos aeródromos citados.

CRONOLOGIA DE LAS ACCIONES AEREAS MAS IMPORTANTES

Las acciones aéreas que se realizaron durante los 44 días de operaciones, comprendidas entre el 1 de mayo y el 13 de junio, pueden clasificarse en tres grandes grupos, las ejecutadas en los primeros días del mes de mayo, las efectuadas con motivo del desembarco británico en la Bahía de San Carlos entre el 21 y el 25 de mayo y las efectuadas contra las fuerzas de Gran Bretaña en Bahía Agradable el 8 de junio. A continuación se presenta un resumen de las principales operaciones aéreas.

1 de mayo: Un bombardero Vulcan, procedente de la Isla de la Ascensión, ataca las instalaciones del aeródromo de Puerto Argentino, ataque que es reiterado poco después por cazas tácticos Sea Harrier y dirigido simultáneamente contra el aeródromo de la Pradera del Ganso. Como represalia la Fuerza Aérea Argentina realiza por la tarde un total de 56 salidas contra la flota británica con los A-4B Skyhawk (12), A-4C Skyhawk (16), Dagger (12), Mirage III (10) y Canberra (6), de las que 35 se efectuaron a la perfección, perdiendo en la acción aérea al menos un Dagger, dos Mirage III y un Canberra. A partir del contraataque argentino, la fuerza aeronaval británica es obligada a operar durante las horas nocturnas entre dicha fecha y el 21 de mayo, fecha en que se inició el desembarco en la Bahía de San Carlos.

4 de mayo: El destructor Sheffield es hundido por un misil AM-39 Exocet lanzado por un caza Super Etendard de la Aviación Naval argentina.

8 de mayo: 20 aviones Sea Harrier y Harrier GR-3 son trasladados en vuelo desde Gran Bretaña, desplegándose en la isla de la Ascensión varios aviones Nimrod MR-2 de acción sobre el mar.

14 de mayo: Comandos británicos, desembarcados mediante helicópteros, destruyen en la isla de los Guijarros varios aviones Pucará.

21 de mayo: La fuerza naval británica efectúa un desembarco en la Bahía de San Carlos que se consolida el día 23 de mayo. La Fuerza Aérea Argentina efectúa hasta el 25 de mayo 167 salidas, de las que 106 alcanzaron sus objetivos, sufriendo 16 derribos, que supuso el 19,5 por ciento de las unidades desplegadas al principio, según informaciones facilitadas por Buenos Aires. Durante las acciones del día 21 varios buques británicos sufrieron daños clasificados de graves, perdiendo algunos helicópteros y un número de Harrier no especificados.

22 de mayo: Es hundida por la aviación argentina la fragata "Ardent".

23 de mayo: La fragata Antelope de la flota británica es destruida como consecuencia de los ataques sufridos por la aviación argentina.

25 de mayo: La Aviación argentina celebra el Día Nacional efectuando duros e intensos ataques contra la fuerza aeronaval británica, siendo hundido el destructor Coventry y el contenedor Atlantic Conveyor y dañados seriamente varios buques, entre ellos la fragata Broadsword.

30 de mayo: La Fuerza Aérea argentina realiza un ataque dirigido a neutralizar el portaaeronaves Invencible. Los resultados de la acción no han podido ser confirmados, Gran Bretaña ha negado que fuese alcanzado, en contra de las informaciones procedentes de Buenos Aires. Sin embargo, un hecho sí es cierto, la venta a Australia de dicha unidad naval, que estaba prácticamente concluida, ha sido anulada en circunstancias no claramente explicadas.
Entre el 26 de mayo y el 7 de junio la Aviación argentina continuó la ofensiva aérea, planeándose 110 salidas, de las que 57 resultaron positivas, admitiendo Buenos Aires solamente la pérdida de 4 aviones.

2 de junio: Los Vulcan y los cazarreactores VSTOL británicos bombardean el aeródromo de Puerto Argentino con dureza. Un avión Harrier GR-3 y Sea Harrier son derribados por el fuego antiaéreo durante el ataque de la Fuerza aeronaval británica.

8 de junio: Ultima acción masiva de la Aviación argentina, que desarrolla en Bahía Agradable, realizando 37 salidas, de las que 31 pueden considerarse satisfactorias. Son gravemente dañados la fragata Plymouth y los buques de desembarco Sir Galahad y Sir Tristan en el desembarco de Fizt Roy y Bluff Cove. La Aviación argentina registra serias pérdidas.

14 de junio: Fin de las operaciones con la caída de Puerto Argentino. Desde el 9 de junio la Fuerza Aérea argentina realizó 65 salidas, de las que, por circunstancias meteorológicas adversas, solamente 27 alcanzaron sus objetivos.

Argentina necesitaba mantener la superioridad aérea inicial que disponía, por lo que buscaba poner fuera de combate a los dos portaaeronaves, *Hermes* e *Invencible,* desde donde operaban los *Sea Harrier* razón por la cual se esforzó en intentar localizar a toda costa a ambas unidades. Por eso en la tarde del 1 de mayo lanzó un ataque contra la flota británica, como réplica al realizado por ésta, dando lugar al primer enfrentamiento aéreo entre los aviones de combate de ambas partes.

PERDIDAS AEREAS DE GRAN BRETAÑA

DEPARTAMENTO DE DEFENSA BRITANICO

6	Sea Harrier
4	Harrier GR-3
9	Wessex (6 en Atlantic Conveyor)
5	Sea King
3	Chinook (en Atlantic Conveyor)
3	Gazelle
3	Lynx
1	Scout

AIR COSMOS

8	Sea Harrier/Harrier
15	Helicópteros

FUENTES BRITANICAS
(British Aerospace)
(International Defence Review)

	2	por AAA y SAM
6	Sea Harrier 2	choque en el aire
	2	por accidente
3	Harrier GR-3	por AAA y SAM
12	Wessex (en el Atlantic Conveyor)	
3	Chinook (en el Atlantic Conveyor)	
5	Gazelle	
10	Sea King	SAM
3	Commando	Artillería antiaérea
3	Lynx	Pucará
1	Scout	Accidentes
8	Pilotos de Harrier muertos.	

REVISTA AEROESPACIO
(Organo Oficial FF.AA. Argentina)

14	Sea Harrier/Harrier
12	Helicópteros
7	Sea Harrier/Harrier (probables)
9	Helicópteros (probables)

FUERZA AEREA
(Organo oficial FFAA Chile)

8	Sea Harrier
5	Harrier GR-3
5	Sea King
4	Gazelle
2	Wessex
4	Helicópteros (sin especificar)

Gran Bretaña comprendió, especialmente tras el hundimiento del *Sheffield* por el misil *Exocet AM-39,* lanzado desde un *Super Etendard* y tras las primeras pérdidas de *Sea Harrier,* la imposibilidad material de desembarcar en las islas si no neutralizaba a la superioridad aérea argentina, razón por la cual trasladó a la zona 22 nuevos *Sea Harrier* y *Harrier GR-3* de la RAF.

Se ha pretendido bautizar a los *Harrier* con el sobrenombre de *Caza Mirage* y ello no responde a la realidad. La causa principal de los derribos logrados por los cazas VSTOL británicos fue el empleo del nuevo misil norteamericano, el *Sidewinder AIM-9L,* que no necesita ser lanzado dentro del sector de cola del avión enemigo. Otra de las causas fue que los cazas argentinos tenían que alcanzar su objetivo volando muy bajo para evitar los SAM *Sea Dart* (alcance de 50 Kms.) que dotaban a los destructores británicos tipo 42 *(Sheffield, Exeter, Conventry y Glasgow),* por lo que se veían obligados a volar a un nivel que le daba gran ventaja al *Harrier,* ya que éste volando en CAP a 10.000 pies y a 250 nudos podía acelerar en escasos segundos hasta 600 nudos, mientras que los *Mirage* argentinos se veían muy limitados en volar a alta velocidad y en el empleo del postquemador, por la gran distancia entre las islas Malvinas y sus bases en el continente. Además los misiles aire-aire argentinos eran modelos ya superados, tal como eran sus *Sidewinder* y *Matra,* (estos últimos necesitan de una iluminación continua del avión enemigo) lo cual situaba a sus cazas en condiciones de inferioridad.

La falta de un Sistema de Control Aerotáctico permitió igualmente que los aviones argentinos fuesen sorprendidos en muchas ocasiones por los Harrier. Otra razón fue la participación de los pilotos de caza de la RAF que pilotaban los *Harrier GR-3,* estos pilotos perfectamente entrenados (aunque no para actuar desde plataformas navales) fueron lo que obtuvieron las primeras victorias aéreas y las más numerosas sobre los cazas argentinos.

Se atribuyó inicialmente a los Harrier, siempre según fuentes británicas, el derribo de 27 aviones argentinos (24 por los *Sidewinder AIM-91* y 3 por fuego del cañón *Aden),* sin haber sufrido ninguna pérdida en combate aéreo. Pero los mismos británicos han reconocido que dado que se utilizaron diversos sistemas de armas (aéreos y antiaéreos) a la vez, es posible que algunas pérdidas de la Aviación argentina hayan podido ser sumadas dos veces, por lo que dichas cifras pueda que realmente hayan sido inferiores. De todas formas no más de 10 ó 12 *Mirage/Dagger* deben haber sido abatidos por los cazas VSTO como ultimamente ha reconocido el gobierno británico.

Defensa aérea.

Como respuesta a la necesidad de coordinar la conducción de las operaciones tácticas y de defensa aérea en la zona de operaciones la Fuerza Aérea Argentina organizó un Mando Aéreo especial, el Comando de la Fuerza Aérea Sur y un Componente Aéreo en las Malvinas subordinado al Comandante en Jefe de las islas. Este Componente Aéreo estaba constituido por una Sección Operativa de Defensa Aérea, otra de Apoyo Aéreo, por Oficiales de Enlace y de Control Aéreo Avanzado y por un Centro de Control e información (CIC) basado en el radar AN/TPS-43F de largo alcance. Al parecer en las Malvinas disponían de otro *AN/TPS-44* más un *Super Fledermans* para la dirección de la artillería antiaérea, pero realmente la defensa aérea activa de las islas quedó reducida a la acción antiaérea, toda vez que sus cazas no podían operar desde las mismas. Argentina utilizó misiles superficie-aire *Tigercat, Skyguard, Roland* y *Blowpipe* y diversos tipos de cañones antiaéreos de *20* y *35 mm*, siendo los causantes de la mayor parte de las pérdidas aéreas británicas, tanto de *Sea Harrier* y *Harrier CR-3* como de helicópteros, aunque se desconoce las razones por las cuales no alcanzaron un mayor número de derribos de los cazas VSTOL británicos y de algún bombardero *Vulcan.* Se supone que el radar de tiro *Fledermans* fue neutralizado por las CME británicas y que la actividad del radar de vigilancia aérea *AN/TPS-43* de *Westinghouse* fue silenciada por el disparo de un misil *AGM-45 Shrike,* lanzado por un *Vulcan,* que destruyó las antenas de los equipos de comunicación del mismo, extremo, este último que no admite la Fuerza Aérea Argentina. La ausencia de misiles SAM de gran alcance, unida a la falta de cazas interceptadores, fue decisiva en la defensa aérea de las islas.

La defensa aérea de la Fuerza aeronaval británica se basó en los *Sea Harrier* y *Harrier GR-3,* en el empleo de algunos buques (como el destructor hundido *(Sheffield)* como "picket-radar" y en la aplicación de ciertas tácticas (ya utilizadas por los norteamericanos en la II Guerra Mundial) con el fin de proteger al máximo a los portaaeronaves *Hermes* e *Invencible.* Sin embargo ello no fue suficiente, teniendo que recurrir, al igual que los argentinos, a la acción antiaérea, especialmente de los SAM, para neutralizar la ofensiva aérea del adversario. Serían los *Sea Dart, Rapier, Sea Cat, Sea Wolf* y *Blowpipe,* los autores del mayor número de derribos de la aviación de ataque argentina, que, según fuentes británicas, se elevarían a 52 aparatos de diversos tipos. Es de destacar que los *Sea Wolf* no fueron utilizados como armas antimisiles, cometido para el que fueron especialmente desarrollados. El *Sea Dart* demostró una gran eficacia, a pesar de haber sido lanzado desde algunos buques en momentos en que el estado de la mar era de fuerza 5 a 7, aunque contra loas *Skyawk* y *Super Etendard* volando a baja cota, resultó inoperativo. Por otra parte los aviones *"Nimrod* fueron equipados también con Sidewinder AIM-9L para su autodefensa.

Es incomprensible e inconcebible que una *Task Force* que se enfrentaba a una Aviación que disponía de la Superioridad Aérea en la zona no tuviese un sistema de detección y alerta temprana (AEW). Ello fue causa principal de las graves pérdidas navales sufridas por la flota británica. Para llenar este vacío fueron modificados, en tan sólo once semanas por la Westland, dos helicópteros *Sea King* para que tuvieran cierta capacidad de alerta previa incorporando sendos radares *Thorn-EMI-Saarchwater,* similares a los que llevan los *Nimrod.*

Importante papel ha jugado las Contramedidas Electrónicas, especialmente en el lado británico (los argentinos disponían de pocos sistemas de CME e incluso al parecer perdieron un *Learjet* de guerra electrónica).

La acción contundente de los misiles *AM-39 Exocet* obligó a desarrollar con rapidez y eficacia nuevas tácticas y técnicas, que fueron desde un empleo masivo del *Chaff* hasta el uso de señuelos y medios activos de ECM. Los *Vulcan* fueron equipados con perturbadores ALQ-101D y los cazas VSTOL fueron provistos de nue-

PERDIDAS AEREAS ARGENTINAS (según fuentes de dicha nación)

REVISTA AEROESPACIO (Organo oficial Fuerza Aérea Argentina)		AIR COSMOS (Estudio de Pierre Closterman)	
32	Mirage/Dagger/A-4 Skyhawk	34	aviones sin especificar.
2	Canberra	8	A-4 Skyhawk de la Armada.
5	Pucará	–	Pucará, sin señalar número (destruidos en tierra).
9	Pucará destruidos en el suelo (artillería naval, ataques aéreos y comando británico contra isla Borbon)	1	Super Etendard.
1	C-130	1	C-130.
1	Learjet		
	Pilotos muertos		
36	Oficiales.		
14	Suboficiales.		

vos sistemas IFF que facilitasen su identificación por los radares de los buques, dentro de la intensa actividad electrónica de la zona. Gracias a los equipos ECM, activos y pasivos, un helicóptero *Lyns* pudo desviar un misil *Exocet* que un caza bombardero *Super Etendard* había lanzado contra el *Hermes* y que finalmente se blocó sobre el *Atlantic Coveyor,* que se encontraba a 5 kilómetros del primero. El buque contenedor, carente de ECM fue alcanzado y hundido por el impacto del misil.

LA BATALLA CONTRA SUPERFICIE

Donde mayor intensidad alcanzaron las acciones aéreas por ambas partes fue en el ataque contra las fuerzas de superficie por parte argentina principalmente y en el apoyo a las fuerzas propias por el lado británico.

La Fuerza Aérea y la Aviación Naval de Argentina concentraron su capacidad de destrucción contra los buques británicos de combate, ignorándose la razón por la que nunca lo hicieron contra los transportes de tropas (excepto el 8 de junio en el ataque contra los buques de desembarco *Sir Galahad* y *Sir Tristam* en Fitzroy y Bluff Cove). Los pilotos argentinos lograron unos resultados tan espectaculares que muchos conceptos sobre tácticas, concepciones, diseños y sistemas de armas navales tendrán que ser revisados y modificados. Fue en la Batalla contra Superficie donde los aviadores argentinos alcanzarían la inmortalidad, a pesar de las gravísimas dificultades operativas, meteorológicas y técnicas existentes.

Las unidades de ataque y de defensa aérea argentina actuaron desde las bases aéreas de Comodoro Rivadavia, Río grande, San Julián, Santa Cruz, Río Gallegos y Trelew, mientras que las de transporte utilizaron toda la infraestructura aérea continental. En las islas organizó en Puerto Argentino lo que denominó Base Aérea Militar Malvinas y otra en la Pradera del Ganso, conocida como Base Aérea Militar Cóndor. La primera destinada a mantener operativo H-24 el aeródromo de la capital y la segunda para facilitar la actuación de los aviones *COIN IA-58 Pucará.*

En las bases continentales se desplegaron 82 aviones de combate *A-4B/C, Mirage III EA, Dagger, Canberra MK-62* y *Pucará,* de los cuales sólo los *Camberra* tenían capacidad nocturna y no necesitaban el reabastecimiento en vuelo. La Fuerza Aérea Argentina organizó con aeronaves civiles requisadas una unidad conocida con el nombre de *Escuadrón Fénix* para realizar misiones de reconocimiento, transporte, enlace y búsqueda y salvamento, llegando a efectuar auténticas misiones de combate, como las realizadas para dirigir escuadrillas de ataque y las 27 de enlace entre el comando de la Fuerza Aérea Sur y los cazabombarderos.

Las tres principales bases aéreas argentinas continentales con pistas superiores a los 7.000 pies más próximas a las Malvinas estaban a unos 750 kilómetros, lo que exigió un cuidadoso planeamiento. Al parecer los *Skyhawk A-4P* de la Fuerza Aérea y los *A-4Q* de la Aviación Naval actuaron básicamente con cuatro bombas de 500 libras en las estaciones bajo el fuselaje y 2 depósitos de 250 galones en los planos, lo que podría darles con perfil alto—bajo—alto un radio de acción de unos 900 kilómetros Distancia similar podría ser cubierta por los *Mirage III* y los *Dagger* con una configuración de dos bombas de 1.000 libras y dos depósitos de 375 galones e idéntico perfil, siempre que no utilizasen el postquemador. Los *Super Etendard* solamente tenían un radio de acción de 650 kilómetros, por lo que debieron ser repostados en vuelo por los *KC-130.* La acción de los *MB-339* fue espectacular e increible, y en cuanto a los *Pucará* indudablemente actuaron desde la pista de Puerto Argentino y de las de hierba de los escasos aeródromos disponibles.

Cuatro buques de combate (dos destructores modelos 42 y dos fragatas tipo 21), un buque contenedor dotado de pista de *ski jump (el Atlantic Conveyor)* y dos LTS de desembarco hundidos; dos fragatas tipo 22 y otra tipo *Leander,* más otros siete buques distintos seriamente dañados y otros en número indeterminado con daños menores, ponen de relieve la extraordinaria eficacia de la Aviación de combate argentina. (Durante la durísima acción aérea argentina del 30 de mayo, al parecer planeada contra el portaaeronaves *"Invencible".* existen indicios de cierta credibilidad de que éste pudo ser alcanzado; sin embargo, Gran Bretaña nunca ha admitido tal posibilidad.)

Dichos resultados hubieran sido aún más destructores y espectaculares si las bombas utilizadas hubieran explotado al alcanzar el objetivo, cosa que no sucedió en muchas ocasiones debido a que la altura de

NUMERO Y TIPOS DE AVIONES PERDIDOS POR ARGENTINA

MINISTERIO DE DEFENSA BRITANICO		BRITISH AEROSPACE		FUERZA AEREA (Organo oficial FF.AA. de Chile)	
45	A-4 Skyhawk	31	A-4 Skyhawk	28	A-4 Skyhawk
27	Mirage/Dagger	26	Mirage/Dagger	21	Mirage III
21	Pucará	23	Pucará (incluidos capturados)	13	Pucará
4	Mentor	5	Adiestramiento y ataque	4	Mentor T-34
3	Aermacchi M-339	1	Canberra	2	Canberra
2	Canberra	1	Skyvan	1	Aermacchi M-339
2	Skyvan	1	C-130	1	C-130
1	C-130	3	Aviones ligeros	3	Avionetas
1	Learjet	18	Helicópteros (incluidos capturados)	5	Pumas
6	Puma			1	Chinook
2	Chinook			1	Bell
2	Bell Huey			2	Pucará capturados
7	Pucará (capturados)			4	Mirage | parcialmente destruidos
8	Helicópteros (capturados)			7	Skyhawk | parcialmente destruidos

NOTA: Entre los aviones destruidos se incluyen los 14 probables derribados.

CAUSAS DE LAS PERDIDAS AEREAS ARGENTINAS

MINISTERIO DE DEFENSA BRITANICO		REVISTA INTERNACIONAL DE DEFENSA		BRITISH AEROSPACE	
Derribos en combate aire-aire		**Derribos en combate aire-aire**		**Derribos en combate aire-aire**	
16	por Sidewinder AIM-9L (más 1 probable)				
4	por Cañón Aden (más 2 probables)				
Tipos de aviones		**Tipos de aviones**		**Tipos de aviones**	
10	Mirage/Dagger	19	Mirage/Dagger	19	Mirage/Dagger
4	A-4 Skyhawk	5	A-4 Skyhawk	5	A-4 Skyhawk
2	Pucará	2	Pucará	2	Pucará
1	Canberra	1	Canberra	1	Canberra
1	C-130	1	C-130	1	C-130
2	Helicópteros	3	Helicópteros	3	Helicópteros
Derribos por SAM y AAA		**Derribos por SAM**			
14	por Rapier (más 6 probables)	9	por Rapier		
8	por Sea Dart	7	por Sea Dart		
9	por Blowpipe (más 2 probables)	10	por misiles portátiles		
8	por Sea Cat (más 2 probables)	6	por Sea Cat		
5	por Sea Wolf	5	por Sea Wolf		
7	por Artillería AA (más 1 probable)				
1	por Stinger				

lanzamiento era tan baja que las espoletas no tuvieron tiempo para armarse. Así sucedió con la fragata *Plymouth*, que fue alcanzada el 8 de junio por cuatro bombas lanzadas por aviones *Mirage III;* con las fragatas de tipo 22, *Brilliant* y *Broadsword*, que recibieron impactos de una bomba y de tres bombas de 1.000 libras respectivamente y con el destructor *Glasgow* del tipo 42, que también resultó alcanzado por otra bomba de 1.000 libras. Hay que añadir a esta lista los buques *Antrim* y *Argonaut* que recibieron también diversos impactos. En ninguno de estos casos explotaron. Igualmente hay que destacar la escasez de armamento aire-superficie argentina derivada del bloqueo económico militar occidental, tal como ocurrió con el misil *Exocet*.

BALANCE DEFINITIVO DE PERDIDAS

La Fuerza Aérea Argentina admite la pérdida de 39 aviones, derribados en el aire, además reconoce igualmente la pérdida de 36 oficiales, pilotos.

Si tenemos en cuenta los 14 pilotos que saltaron en paracaídas y fueron recuperados, tendríamos 50 tripulaciones abatidas. Suponiendo que en los Canberra, C-130 y Learjet fueran dos pilotos, nos quedan 42 aviones los derribados, que sumados a los 12 posiblemente perdidos por la Aviación Naval y a los 9 Pucará destruidos en el suelo, nos daría la cantidad de 63 aviones. A esta cifra habría que añadir el número de helicópteros destruidos que podría estar alrededor de 8 unidades, lo que representa una cifra de 71 aeronaves. Probablemente el número de Pucará y de Helicópteros capturados sea el de 15, con lo que la pérdida total rebasaría las 80 unidades. Ello utilizando datos de procedencia argentina. Ponderando estas cifras con las británicas, el número probable final podría aproximarse a la de 100 ó 110 aeronaves perdidas.

Gran Bretaña ha solicitado, además de reponer las pérdidas aéreas sufridas en las Malvinas de Sea Harrier/Harrier, Chinook, Lynx y Sea King, las siguientes unidades:

7 Sea Harrier.
6 Sea King para ASM.
5 Chinook.

Ello vendría confirmar la importancia de las pérdidas aéreas británicas que podrían haber sido de 10 a 17 Sea Harrier/Harrier y de 25 a 35 Helicópteros, es decir entre 35 a 50 aeronaves.

Los británicos se concentraron principalmente en atacar los aviones en tierra situados en las Malvinas, los tres aeródromos de las islas, Puerto Argentino, Pradera del Ganso e Isla de los Guijarros, así como contra el radar de vigilancia táctica *AN/TPS-44* y el otro tridimensional, *Westinghouse AN/TPS-43*, que los argentinos habían instalado para la defensa aérea local. Para ello utilizaron los *Vulcan* (que realizaron cinco misiones) y especialmente los *Sea Harrier* y *Harrier GR-3*. Para estas acciones los *Vulcan* llevaban 21 bombas de 1.000 libras cada una y misiles aire-superficie AGM-45, los *Sea Harrier,* unos con tres bombas de alto explosivo, otros con tres cluster BL 755, todos con cohetes de 2 pulgadas y un depósito de 330 galones y los *Harrier GR-3* de la RAF con *Sidewinder AIM-9L* y bombas con guía lasérica, como el sistema *Pave Way*. Para acciones sobre el mar los Nimrod fueron equipados con misiles *Harpoon* y los torpedos *Stingray*.

En estas misiones Gran Bretaña empleó diversas unidades de helicópteros, aunque fueron utilizados más bien en acciones antisubmarinas y antibuque, como las realizadas por los *Lynx* contra dos patrulleros argentinos con misiles *Sea Skua* y la efectuada contra el submarino *Santa Fe* en las Georgias del Sur por varios helicópteros armados de misiles AS-12, ametralladoras y torpedos.

En las acciones de apoyo, los británicos emplearon muy intensamente los 200 helicópteros de la Task Force. La *Operación Corporate,* nombre con el que el Ministerio de Defensa británico designó a la operación de recuperación de las Malvinas, debe en gran parte su éxito al eficaz empleo de las aeronaves de alas giratorias. Siete tipos de helicópteros —*Chinook, Gazelle, Lynx, Scout, Sea King, Wasp* y *Wessex*— llevaron el peso de las acciones de apoyo de la fuerza anfibia, destacando su participación en las misiones de transporte de combate, reconocimiento armado, apoyo por el fuego y de ECM para interferir el autodirector de los misiles *AM-39-Exocet*.

Especial atención merece las acciones llevadas por los *Sea King* para facilitar la acción de las tropas especiales del Special Air Service y del Special Boat Squadron en diversos puntos de las islas, como la realizada por los hombres del SAS el 14 de mayo en la isla de los Guijarros (costa norte de las Malvinas), en la que destruyeron algunos aviones *Pucará* y depósitos de municiones.

Los bombarderos argentinos, especialmente los *A-4 Skyhaw,* y los aviones COIN *Pucará,* fueron los más utilizados en las acciones de apoyo-fuego, siendo los helicópteros empleados en misiones de transporte y enlace. Hay que hacer una mención especial de los *Pucará,* pues desplegados en las islas atacaban a las fuerzas de desembarco, a los buques que navegaban próximos a las costas y se revelaron como un arma antihelicóptero tremendamente eficaz, aunque también demostraron ser muy vulnerables a los misiles tierra-aire.

conclusiones

"Para conseguir los Objetivos Nacionales toda nación debe tener la capacidad de poder actuar con independencia, para lo cual es necesario disponer del Poder Militar *adecuado y de la* Voluntad Política *de utilizarlo".*

(Margaret Thatcher)

Desde el punto de vista aéreo las Conclusiones más importantes que pueden obtenerse son:

ORGANIZACION

- Como dice el Secretario de Defensa británico en su informe al Parlamento, de diciembre de 1982, en guerra la estructura orgánica del Mando que se constituya para la conducción de las operaciones debe ser lo más corta y clara posible, de forma que permita la más rápida reacción ante cualquier hecho o situación imprevisible.

INTELIGENCIA

- Hay que disponer, desde tiempos de paz, de un Servicio de Inteligencia Aeroespacial capaz de facilitarnos un conocimiento preciso, exacto y actualizado de la amenaza aérea de cualquier enemigo potencial y de las ayudas y apoyos que podamos recibir de las naciones consideradas como amigas o aliadas.
- Un Servicio de Inteligencia Aeroespacial es un instrumento necesario e imprescindible para el planeamiento, conducción y ejecución de cualquier operación aérea. En este sentido Gran Bretaña superó a Argentina.
- La correcta selección, estudio y análisis de los Objetivos son factores decisivos en la guerra moderna. En este sentido hay que destacar que la Fuerza Aérea Argentina no atacó ni a los buques de transporte ni a las tropas de desembarco, especialmente en la Bahía de San Carlos.
- Sin unidades de Reconocimiento Aéreo apropiadas y dotadas de modernos sensores tanto electrónicos como de imágenes, y de sistemas *data link* lo más próximos al tiempo real, no puede planearse en la actualidad operación aérea alguna, tanto de carácter estratégico como táctico.
- Disponer de una cartografía aérea operativa, completa, exacta y actualizada de los países considerados como amenaza, es condición "sine quanon" para la elaboración de las Carpetas de Objetivos.
- La Inteligencia Metereológica es factor decisivo en el resultado final de las acciones aéreas y base del planeamiento de las mismas. Argentina eligió el momento más adverso, desde el punto de vista metereológico, para el desarrollo de las operaciones.
- Obtener la Sorpresa Tecnológica y evitar que el enemigo la obtenga es un factor fundamental en el balance final de un conflicto armado. Es necesario conocer perfectamente las características de los sistemas aéreos y antiaéreos de los enemigos potenciales y las técnicas y tácticas que permitan su destrucción o neutralización.
- Es necesario disponer de un SAR orientado al rescate y salvamento de las tripulaciones derribadas e integrado en unos Planes de Salvamento, Evasión, Resistencia y Escape actualizados para los posibles Teatros de Operaciones.
- Las Operaciones Aéreas Especiales (obtención de información, lanzamiento de comandos, sabotaje, etc.) son esenciales en el planeamiento, desarrollo y ejecución de las operaciones aéreas. Las unidades del SAS británicas realizaron una labor inmejorable.